Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

in volkswirtschaftlicher Würdigung und seine Auswertung für die Siedlungsgestaltung des Landkreises Beckum i. W.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
einer hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät der
Ludwig-Maximilians-Universität zu München

vorgelegt von

Karl Schwarte, Oelde i. W.

Buchdruckerei E. Holterdorf
Oelde/Westf.

Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

in volkswirtschaftlicher Würdigung und seine Auswertung für die Siedlungsgestaltung des Landkreises Beckum i. W.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
einer hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät der
Ludwig-Maximilians-Universität zu München

vorgelegt von

Karl Schwarte, Oelde i. W.

Buchdruckerei E. Holterdorf
Oelde/Westf.

Referent: Geheimrat Prof. Dr. v. Zwiedineck-Südenhorst

Tag der mündlichen Prüfung: 22. Juni 1927.

Inhaltsverzeichnis.

---

1) Weiterhin stets mit der Abkürzung S. R. bezeichnet.

Quellenangabe.

A. Literatur.

Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften. 1923. Jena. Artikel: „Ruhrsiedlungsverband".

Werner Brocke: „Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk". Inaugural-Dissertation der Universität Würzburg 1922.

„Jahrbuch" für den Oberbergamtsbezirk Dortmund von Alfr. Baedeker, Essen 1923.

Westfälischer Bauernverein „Bezirksverband Industriegebiet", Gladbeck i. W., Erlenstr. 13: „Stellungnahme zum Entwurf des Städtebaugesetzes" vom 1. Oktober 1925. Sonderdruck.

Verwaltungsbericht des S. R. für die Geschäftsjahre 1923, 1924, 1925.

Hansing, Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und seine verkehrstechnischen Arbeiten. Jena, Verlag Fischer, 1924.

„Monographien Deutscher Landkreise" Band i): „Der Landkreis Recklinghausen" von Landrat a. D. Dr. Otto Constantin und Erwin Stein, 1925. Deutscher Kommunalverlag G. m. b. H., Berlin-Friedenau.

Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch) von R. Schmidt, Essen 1912.

Bericht über die Verwaltung und den Stand der Kreiskommunalangelegenheiten des Kreises Beckum für die Zeit vom 1. 1. bis 31. 12. 1925, herausgegeben vom Kreisausschuß des Kreises Beckum.

B. Gesetze.

Gesetz betr. Verbandsordnung für die Siedlungsverband Ruhrkohlenb. vom 5. Mai 1920: Preuß. Gesetzsammlung, Jahrgang 1920, S. 286 (Nr. 24).

Ausführungsanweisung zum Gesetz betr. Verbandsordnung für den Siedlungsverband R. v. 5. Mai 1920, in der „Volkswohlfahrt", Amtsblatt und Halbmonatsschrift des Preuß. Ministeriums für Volkswohlfahrt, 1. Jahrg., Nr. 6 vom 15. Juni 1920.

Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. Vom 2. Juli 1875.

Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874.

Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883.

Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

Die Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919.

Entwurf eines Städtebaugesetzes nebst Begründung. 2. Auflage, Carl Heymanns Verlag, Berlin, 1925.

C. Zeitschriften.

V. D. I., Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Nr. 3 vom 21. Januar 1922, Artikel: „Städtebau und Siedlungswesen der Gegenwart" von Dr. Rappaport.

„Deutsches Bauwesen“ vom 16. Juli 1925, Nr. 14. Artikel: „Stadtbaupläne und Flächenaufteilungspläne im Ruhrgebiet“ von Dr. Rappaport.

„Zeitschrift für Bauwesen“ Heft 4—6 aus 1924. Artikel: „Die städtebauliche Entwicklung des Ruhrgebietes unter dem Einfluß des Kohlenbergbaus“ von Reg.-Baumeister Herm. Schultze-Hamborn. (Sonderdruck beim Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin SW. 14.)

„Deutsche Bauzeitung“ vom 29. Juli 1925, Nr. 60. Artikel: „Die Rechtsgrundlagen der Tätigkeit des Siedlungsverbandes“ von Landgerichts-Direktor a. D. Dr. Hörel.

„Der Industriebau“ 1925, Heft 8. Artikel: „Die Arbeit des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und ihre besondere Bedeutung für die Industrie“ von Oberbaurat M. Krüger.

„Verkehrstechnik“ vom 13. 3. 1925, 11. Heft. Artikel: „Die bisherige Tätigkeit des Siedlungsverbandes R.“ von Privatdozent Dr.-Ing. Heisterbergk, Reg.-Baurat, Krefeld.

D. Zeitungen.

„Rhein. Westf. Zeitung“ vom 3. Mai 1925. Artikel: „Stadtplanung und Landplanung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet“ von Dr.-Ing. Rappaport.

„Dinslakener Generalanzeiger“ vom 15. 1. 1925. Beilage: „Die Zukunft“. Artikel-Reihe: „Aus der Tätigkeit des Siedlungsverbandes.“

„Essener Volkszeitung“ vom 9. Dezember 1925. „Zur Großstadtentwicklung im Industriegebiet“, Rede des Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover.

„Bochumer Anzeiger und Generalanzeiger“ vom 29. November 1921. Artikel: „Die Zukunft des Kohlengebietes“ von Alfred Timm, Bochum.

„Werner Volkszeitung“ vom 15. Dezember 1923. Artikel: „Zum Anschluß des Kreises Lüdinghausen an den Ruhrkohlenverband.“

„Die Glocke“ (Oelde) vom 22. März 1926. „Siedlungsaufgaben der Gegenwart“ aus dem Vortrag des Kreisbaurats Poschen im Verein für Orts- und Heimatkunde, Beckum.

„Die Glocke“ (Oelde) vom 9. Juni 1926. „Um das Städtebaugesetz“. Artikel: „Der Entwurf des Städtebaugesetzes und die Landwirtschaft“ und „Städtebaugesetz und Bodenreform“.

„Die Glocke“ vom 9. Juni 1926. „Die Bauernvereine zum Privateigentum“.

„Der Deutsche“ vom 27. April 1926. „Das preußische Städtebaugesetz“ von Joseph Treffert.

E. Tagungsberichte.

Bericht über die Tagungen der Rheinischen und Westfälischen Landgemeinden in Hagen i. Westf. vom 26.—28. Juni 1924.

Tagungsbericht der Mitgliederversammlung des „Landw. Eigentumsschutz- und Siedlungsverbandes im Niederrheinischen Landbund“ am 29. April 1925 im Waldschlößchen in Walsum.

Verhandlungsbericht der verfassungsgebenden preußischen Landesversammlung.

Internationale Städtebautagung Amsterdam 1924. 1. Teil: Vorträge. „Der S. R.“ von Dr.-Ing. R. Schmidt.

„Landesplanung und Planwesen". Bericht der Gründungsversammlung des Landesplanungsverbandes Düsseldorf e. V. am 8. Juli 1925. Herausgegeben vom vorläufigen Geschäftsführer Dr.-Ing. Hecker, Düsseldorf. Verlag C. Heymann, Berlin, 1925.

F. Akten.

Akten des Siedlungsverbandes Ruhrkohlengebiet.

Akten des Kreisausschusses des Kreises Beckum.

Akten des Kreisbauamtes Beckum „betr. Generalsiedlungsplan".

G. Pläne.

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. Verbandsstraßen. Maßstab 1 : 100 000. Herausgegeben vom S. R.

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. Städte und Grundflächen. Maßstab 1 : 100 000. Herausgegeben vom S. R.

Baedeckersche Uebersichtskarte der niederrhein. westf. Steinkohlenbergwerke (Steinkohlenfelderkarte). Verlag v. G. D. Baedecker, Essen 1921. Maßstab 1 : 750 000.

Einleitung.

Einführung in Inhalt und Begriffe.

Am 5. Mai 1920 wurde das preußische Gesetz betreffend Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk verkündet. Damit schloß eine lange Zeit theoretischer Erwägungen ab, die darauf abzielten, alle die Mißstände abzustellen, die durch die immer dichter werdende Besiedlung und Bebauung des Ruhrkohlenreviers entstanden und durch die Tätigkeit der zuständigen Stellen nicht behoben werden konnten. Es ist hier nicht der Platz, auf die lange Vorgeschichte dieses Gesetzes, auf die Streitschriften und Meinungskämpfe einzugehen, die seit Anfang dieses Jahrhunderts die siedlungstechnische Arbeit im Ruhrgebiet besser organisiert wissen wollten. Eingehende Ausführungen darüber finden sich in der Würzburger Dissertation „Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk" von Werner Brocke, Herne. Diese Arbeit entstand im Gründungsjahr des Siedlungsverbandes und wurde 1921 abgeschlossen. Während vorgenannte Arbeit Vorgeschichte, Wesen, Aufgaben und Organisation des jungen Verbandes eingehend beschreibt, soll der erste Teil vorliegender Arbeit eine volkswirtschaftliche Würdigung der Zielsetzung und der bisherigen Tätigkeit des Verbandes bringen. Denn in den sechs Jahren seines Bestandes konnte die Praxis lehren, wie weit theoretische Berechnungen von damals richtig waren, und das soll hier untersucht werden, um die Praxis der Zukunft dem Ergebnis entsprechend einzurichten, in der Tat ein schönes Lehrbeispiel dafür, wie Theorie und Praxis sich gegenseitig auslösen und befruchten können. Insbesondere ersteht hier sodann die Aufgabe, die allgemein gültigen Erfahrungen, die mit dem S. R. und seinen Arbeiten gewonnen werden konnten, festzustellen, um diese, da es sich beim S. R. um einen neuartigen Versuch auf kommunalpolitischem Gebiete handelt, der bisher auf ein kleines Gebiet beschränkt blieb, günstigenfalls in weiterem Umfange auszuwerten. Die Möglichkeit und Form dieser Auswertung soll, damit an Konkretheit und Klarheit gewonnen und der Sache selbst gedient wird, auf den preußischen Landkreis Beckum i. W. projiziert werden, der unmittelbar an das Verbandsgebiet grenzt und einen aktuellen Gegenstand des Problems der Siedlungsgestaltung darstellt.

Um einige Begriffe dieser Arbeit zu klären, möchte ich an den Namen „Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk" anknüpfen. Der nicht Unterrichtete wird nach diesem Namen leicht schließen, daß auch dieser Verband sich die Aufgabe der vielbekannten Siedlungsgenossenschaften gestellt habe, nämlich die des Kleinwohnungsbaues, da das Wort Siedeln meist gebraucht wird in der Bedeutung von: Bauen außerhalb der Ortslage[1]. Dem ist aber nicht so. Der Verband will nur die Vorbedingungen schaffen zur besseren

---

[1] s. „Entwurf eines Städtebaugesetzes (Heymanns Verlag Berlin, 2. Auflage, S. 55).

Besiedlung und Bewirtschaftung eines ganzen abgerundeten Wirtschaftsbezirkes. Wir finden hier also die Anwendung des mannigfaltig schillernden Wortes Siedeln bzw. S i e d l u n g in einer recht weiten Bedeutung, nämlich auf alles das, was an städte- und landesbaulichen Elementen innerhalb eines größeren Wirtschaftsgebietes vorkommt, und es soll in dieser allgemeinen Fassung in erster Linie freilich die Wohnbedingungen, im Zusammenhang damit aber auch die Wirtschafts- und Verkehrsanlagen innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortschaften betreffen, grundsätzlich jedoch nur soweit, als die Bodennutzung in Frage kommt. Nur in dieser allgemeineren Bedeutung ist dieses reichlich abgegriffene Wort auch in dieser Arbeit noch verwendet worden; das Wort B e s i e d l u n g dagegen, das nur die Bevölkerungsdichte eines Gebietes treffen will, ist nicht mißverständlich und kann daher unbedenklich zur Anwendung kommen.

Die Siedlungsgestaltung, d. i. die bewußte Beherrschung der Entfaltung eines Wirtschaftsgebietes[1]), kennt als wichtigstes Mittel ihres Zieles die U e b e r l a n d p l a n u n g, die die praktische Arbeit des S. R. erst recht ausbildete, und der in Zukunft von einem kommenden preußischen Städtebaugesetz in ganz Preußen Anwendungsmöglichkeit gegeben werden soll. Ueberlandplanung soll eine Verbindung von Stadt- und Landplanung darstellen, bezweckt also eine Planaufstellung von übergemeindlicher Warte aus über eine größere Anzahl von Stadt- und Landgemeinden.

Wie das Ergebnis der Stadtplanung der städtische Bebauungsplan ist, so ergibt sich als Mittel der Ueberlandplanung ein Plan, für den der neue Städtebaugesetzentwurf (von Ministerialrat Fischer) den Namen F l ä c h e n a u f t e i l u n g s p l a n wählt. In seiner Begründung (a. a. O. S. 55) weist der Entwurf die anderen vorkommenden Bezeichnungen wie „Siedlungsplan“, „Nutzungsplan“ und „Regionalplan“ als ungeeignet zurück. Trotzdem man den Ausdruck Nutzungsplan (= Plan, der die Art der Nutzung für die einzelnen Grundstücke festlegt) für ebenso treffend halten wie jenen und seiner Kürze wegen vorziehen könnte, so soll es doch, um für ein und dieselbe Sache nur einen terminus technikus zu haben, auch in dieser Arbeit bei der Fischer'schen Prägung „Flächenaufteilungsplan“ bleiben.

Die übrigen Ausdrücke und Begriffe der Arbeit dürften keinen Grund zur Unklarheit bieten, oder aber sie sind an vorkommender Stelle verdeutlicht worden.

---

[1]) s. „Entwurf eines Städtebaugesetzes“ (Heymanns Verlag, Berlin, 2. Aufl. S. 48).

1. Hauptteil.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk.

A. Wesen und Aufgaben des Verbandes.

Wenn durch wichtige volkswirtschaftliche Vorgänge auf engem Raum Gemeinde an Gemeinde sich reiht, wie das in unserem Ruhrkohlenbezirk zweifellos der Fall ist — ein Blick auf die Landkarte illustriert das zur Genüge —, dann entsteht eine neue wichtige Gemeinschaft, der sich die einzelne Gemeinde unterzuordnen hat, wenn es das Interesse der Gesamtheit erfordert. Denn es verhält sich eine solche Gemeinde zu dem dicht besiedelten Gesamtbezirk wie das Einzelhaus einer alleinliegenden Stadt zum Stadtganzen. Als die kommunalpolitische Organisation der zwischen Ruhr und Lippe durch freie Wirtschaftsentfaltung gewachsenen Gemeinschaft ist der S. R. geschaffen worden. Zu diesem Zweck hat jede Stadt des Bezirkes einige von ihren Selbstverwaltungsbefugnissen auf dem Gebiete der Siedlungspolitik freiwillig abgetreten. Um die Siedlungspolitik noch weiter zu vereinheitlichen, haben auch die zuständigen Regierungsbezirke und Provinzen in diesem Gebiete ihre Verwaltungs- bezw. Aufsichtsbefugnisse in Siedlungssachen an den Verband abgetreten.

Die Notwendigkeit der Gründung eines Siedlungsverbandes an der Ruhr war schon lange vor dem Kriege von weitsichtigen Kommunalpolitikern erkannt worden. Sie war begründet in den zutage tretenden Schäden einer planlosen Besiedlungsperiode. Vor allen waren es die Behinderung des Durchgangsverkehrs und das Schwinden der Grünflächen, was einen Zusammenschluß aller beteiligten Gemeinden erforderlich erscheinen ließ. Ferner machte es sich mißlich bemerkbar, daß der Ruhrkohlenbezirk über zwei Provinzen, Rheinland und Westfalen, und über drei Regierungsbezirke (Düsseldorf, Münster und Arnsberg) gelagert ist, so daß dieses wirtschaftlich und soziologisch eine Einheit bildende wichtige Gebiet von fünf Stellen aus verwaltet wird, die zudem noch, mit Ausnahme Düsseldorfs, in wirtschaftlich ganz anders, vorwiegend landwirtschaftlich gearteter Gegend ihren Sitz haben. Eine einheitliche Regelung von Angelegenheiten, die nur den Industriebezirk als solchen betreffen, also vor allem solcher siedlungstechnischer Natur, ist am besten von einer Zentralstelle aus möglich, die für die Siedlungsfragen des gesamten Bezirks zuständig ist und im Herzen des Bezirks ihren Sitz hat.

Die Veranlassung zur Verwirklichung der Verbandsgründungspläne gab im Laufe des Jahres 1919 die vorausgesehene Notwendigkeit, ca. 150 000 Bergleute allein im Ruhrkohlengebiet neu anzusiedeln, um die Kohlenproduktion zu heben. Denn die deutsche Jahresförderung an Kohle war durch den Verlust wertvoller Kohlenfelder (1913: Deutsche Gesamtförderung 190 Millionen Tonnen, Förderung in den jetzt abgetretenen Ge-

diesen 50 Millionen Tonnen) und durch die geringere Arbeitsleistung durch die Verkürzung der Arbeitszeit von 150 Millionen Tonnen vor dem Kriege auf 93 Millionen Tonnen nach dem Kriege gefallen. Davon waren 43 Millionen Tonnen als Reparationslieferungen abzugeben.[1]) War also die deutsche Wirtschaft zur erheblichen Steigerung der einheimischen Kohlenförderung gezwungen, so schien das nur erreichbar durch Erhöhung der Belegschaften der Bergwerke. Für den Rohrkohlenbezirk, das weitaus wichtigste Kohlenförderungsgebiet Deutschlands, hielt man eine Neuansiedlung von 150 000 Bergarbeitern für notwendig. Rechnet man nun im Durchschnitt eine Arbeiterfamilie zu vier Köpfen, so ergab sich die Aufgabe, für ca. 600 000 Menschen zuzüglich der entsprechenden Anzahl Gewerbetreibender und Angehöriger freier Berufe nicht nur Wohnungen, sondern auch entsprechende Kulturbauten und Verkehrseinrichtungen in dem an sich schon dicht bebauten Bezirk zu beschaffen.

Den Wohnungsbau übertrug das Reich der Reichsarbeitsgemeinschaft für den Bergbau, die ihrerseits die Aufgabe auf die Ausschüsse in den verschiedenen Kohlenfördergebieten verteilte, für den Ruhrkohlenbezirk auf die „Treuhandstelle für die Errichtung von Bergmannswohnstätten G.m.b.H.", Essen, und 16 Bezirksgesellschaften. Bei solch gewaltigem Wohnungsbauvorhaben jedoch wurde es den Städtebauern und Kommunalpolitikern des Bezirkes klar, daß ohne vorausschauende Siedlungspolitik nach weitsichtigen Plänen die schon vorhandenen Schwierigkeiten und Schäden ins Unerträgliche wachsen würden. Nie zuvor erschien die Notwendigkeit so dringend wie jetzt, den seit langem gehegten Plan einer Verbandsgründung endlich zur Tat werden zu lassen, um die Voraussetzungen zur geplanten Arbeiteransiedlung zu schaffen. So betrieben vor allem der technische Beigeordnete der Stadt Essen, Dr.-Ing. R o b e r t S ch m i d t, und der damalige Essener Bürgermeister und nachmalige Reichskanzler Dr. L u t h e r auf Grund einer herbeigeführten Vereinbarung der in Frage kommenden Städte und Landkreise eine Gesetzesvorlage, die am 5. Mai 1920 Gesetz wurde. Dieses „Gesetz betreffend Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk" mit seiner Ausführungsanweisung[2]) ist die vornehmlichste Quelle, den Verband kennen zu lernen.

Als Mitglieder umfaßt der Verband die Stadt- und Landkreise, die im Kohlenförderungsgebiet an Ruhr und Lippe liegen. Als solche sind in § 2 des Gesetzes bestimmt: Die Stadtkreise Bochum, Buer, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamborn, Hamm, Herne, Hörde, Mülheim (Ruhr), Oberhausen, Recklinghausen, Sterkrade und Witten, ferner die Landkreise Bochum, Dinslaken, Dortmund, Essen, Geldern, Gelsenkirchen, Hamm, Hattingen, Hörde, Mörs und Recklinghausen. Damit umfaßt das Verbandsgebiet zur Zeit rund 3690 qkm und ca. 3 580 000 Einwohner. Ein Optionsrecht zum Beitritt auf drei Jahre, das auf Anordnung der Staatsregierung um weitere drei Jahre verlängert werden konnte, wurde im Gesetz den Stadtkreisen Krefeld und Düsseldorf sowie den Landkreisen Cleve, Krefeld, Düsseldorf, Kempen, Lüdinghausen und Rees zu-

---

1) Zahlenangaben aus d. Zeitschr. f. Bauwesen 1924, Heft 4, Artikel von Reg.-Baumeister Hermann Schultze, Hamborn.

2) „Volkswohlfahrt" 1. Jahrg. 1920 Nr. 6.

gestanden. Von diesem Optionsrecht hat jedoch keiner der Kreise Gebrauch gemacht. Somit umfaßt jetzt der Verband im wesentlichen alle Kreise und Städte zwischen Ruhr und Lippe, nur mit dem Kreise Recklinghausen greift er im Norden über die Lippe hinüber, nur im Kreise Hattingen faßt er Teile südlich der Ruhr mit ein. Westlich des Rheines liegt nur der Kreis Geldern, und im Osten schließt der Landkreis Hamm das Verbandsgebiet ab.

Als Aufgabe des Verbandes bezeichnet das Gesetz (§ 1, Abs. 1) zunächst ganz allgemein „Die Verwaltung aller Angelegenheiten, die der Förderung der Siedlungstätigkeit im Verbandsgebiet dienen". Dann heißt es:

„Aufgaben des Verbandes sind insbesondere:

1. Die Beteiligung an der Feststellung der Fluchtlinien und Bebauungspläne für das Verbandsgebiet (§ 16). Für die Straßen, für die der Verband Fluchtlinien festzusetzen berechtigt ist, ist der Verband auch zur Uebernahme der Wegebaupflicht berechtigt;
2. Die Förderung des Kleinbahnwesens, insbesondere des zwischengemeindlichen Verkehrs im Verbandsgebiet;
3. Die Sicherung und Schaffung größerer von der Bebauung freizuhaltender Flächen (Wälder, Heide-, Wasserflächen und ähnliche Erholungsflächen);
4. Die Durchführung wirtschaftlicher Maßnahmen im Verbandsgebiet zur Erfüllung des Siedlungszweckes im Rahmen dieses Gesetzes;
5. Die Erteilung der Ansiedlungsgenehmigung im Verbandsgebiet (§ 20);
6. Die Mitwirkung an dem Erlaß von Bau- und Wohnungsordnungen (§ 22, Ziff. 1)."

Eine weitere Aufgabe des Verbandes findet sich im zweiten Abschnitt des § 1, nämlich die der Denkmalspflege, Naturdenkmalspflege und des Heimatschutzes. Die Aufzählung dieser Einzelaufgaben des Verbandes macht zwar keinen Anspruch auf Vollständigkeit, es könnten sich aus dem Daseinszweck des Verbandes noch weitere Aufgaben ergeben, das zeigt das Wort „insbesondere" an. Jedoch dürften mit der Aufzählung dieser Einzelaufgaben im Gesetz alle wichtigen Punkte berührt sein. Für alle diese Aufgaben und Befugnisse werden sachliche Zuständigkeit des Verbandes und seiner einzelnen Organe sowie das Verfahren in den §§ 16 bis 29 näher geregelt.

Den inneren rechtlichen Aufbau des Verbandes und seiner Organe sowie das rechtliche Verhältnis der Verbandsorgane untereinander erkennen wir aus den §§ 2—15. Sowohl im Gesetz nebst Ausführungsbestimmungen als auch in vorgenannter Dissertation nimmt die Darstellung der formalen Seite des Siedlungsverbandes, der juristischen Struktur des Verbandes und seiner einzelnen Organe einen umfangreichen Raum ein. Dem entspricht jedoch nicht ihre Bedeutung für den Zweck dieser Arbeit, da die innerrechtliche Seite des Verbandes mit den wirtschaftlichen Einzelaufgaben und Erfolgen nur in loser Verbindung steht. Anderseits aber ist die Vervollständigung des hier gegebenen Bildes vom Wesen des Verbandes unerläßlich. Die genaueste Quelle zur Erkenntnis der Verbandsverfassung ist natürlich das Verbandsgesetz selbst. Aber auch im Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften (1924), Artikel „Ruhrsiedlungsverband", findet sich eine Darstellung darüber von Dr. Luther selbst, der als Oberbürgermeister der Stadt Essen den Gedanken der Verbandsgründung energisch aufgegriffen hat und

als Vater des Verbandsgesetzes anzusprechen ist. Unter Benutzung dieser beiden Vorlagen soll hier eine kurze Skizzierung der Verbandsverfassung folgen.

Der S. R. hat eine staatliche und eine kommunale Seite. Die staatlichen Verwaltungs- und Aufsichtsbefugnisse im Siedlungs- und Verkehrswesen des Bezirkes sind, soweit sie früher den zuständigen Regierungspräsidenten oblagen, dem Verbandspräsidenten übertragen worden. Demnach ist der Verbandspräsident von Essen zuständig einmal für die auf staatlichem Gebiet liegenden Auftragsangelegenheiten des Verbandes, zum anderen als Aufsichtsinstanz für die den Einzelgemeinden und Kreisen verbliebenen Siedlungs- und Verkehrsaufgaben. Gleichzeitig ist nach § 25 Abs. 4 der Verbandspräsident Bezirkswohnungskommissar im Sinne der Verordnung zur Behebung der dringendsten Wohnungsnot vom 9. 12. 1919 für den Bereich des Verbandsgebiets. Als Beschlußbehörde steht ein Verbandsrat dem Verbandspräsidenten zur Seite.

Die kommunalen Organe des Verbandes sind: Verbandsversammlung, Verbandsausschuß und Verbandsdirektor (§ 3 ff.).

Die Verbandsversammlung bildet die entscheidende Vertretung des Verbandes. Sie besteht aus dem Verbandspräsidenten als Vorsitzenden und den Abgeordneten, die auf vier Jahre zur Hälfte von den Vertretungen der Mitglieder (Stadtverordnetenversammlungen, Kreistagen), im Prinzip nach der Einwohnerzahl bemessen, und mit Rücksicht auf die wirtschaftlich oft tief einschneidenden Verbandsaufgaben zur Hälfte von den Arbeitsgemeinschaften gewählt werden, zu denen sich die Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammengeschlossen haben und die von der Staatsregierung als Wahlkörperschaften anerkannt sind.

Zur Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse der Verbandsversammlung sowie zur Ueberwachung der Geschäftsführung des Verbandsdirektors besteht ein Verbandsausschuß, der sich zusammensetzt aus dem Verbandsdirektor, je vier Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und acht Vertretern der Verbandsmitglieder (Stadtverordnetenversammlungen und Kreistage). Letztere werden mittelbar durch einen besonderen Wahlausschuß gewählt, in dem jeder Stadt- und Landkreis ohne Rücksicht auf seine Einwohnerzahl nur eine Stimme hat, wodurch die schwächerbevölkerten Grenzkreise, die doch für die Besiedlung am wichtigsten sind, besser als in der Verbandsversammlung vertreten sind.

Der oberste Beamte des S. R. ist der Verbandsdirektor, der ebenso wie die Beigeordneten von der Verbandsversammlung auf 12 Jahre gewählt wird. Er führt die laufenden Geschäfte des Verbandes, sorgt für die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse des Verbandsausschusses und vertritt den Verband nach außen hin.

Der Verband ist im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen berechtigt (§ 15), sein Vermögen selbständig zu verwalten, zur Erfüllung seiner Aufgaben notwendige wirtschaftliche Maßnahmen selbst durchzuführen und zur Aufbringung der für die Erfüllung der Verbandsaufgaben erforderlichen Mittel Steuern, Gebühren und Beiträge zu erheben und Anleihen aufzunehmen. Wie sich im einzelnen die Zuständigkeit des Verbandes auf die verschiedenen Verbandsstellen verteilt, ist des näheren dem Verbandsgesetz zu entnehmen.

B. Die Tätigkeit des S. R.

I. Verkehrspolitik.

a) Straßen.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens sind es vor allem die für den ganzen Bezirk wichtigsten Straßen, die Durchgangs- und Ausfallstraßen, deren Anlage und Pflege sich der Verband zur Aufgabe gemacht hat. Die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz vom 5. Mai 1920 geben, um den Umfang der Zuständigkeit des Verbandes unabhängig von der Auslegung genau festzulegen, eine authentische Definition des Begriffs „Durchgangs- und Ausfallstraßen". Als Durchgangsstraße wird da „die Verbindung zwischen Verkehrsmittelpunkten zweier Gemeinden" bezeichnet „oder eine Straße, die außer den beiden Gemeinden, die sie verbindet, dritte Gemeinden oder das ganze Verbandsgebiet durchzieht. In der Hauptsache, aber nicht allein, werden solche Straßen und Plätze, die über den Bezirk einer Gemeinde hinausgehen und auf Schienen betriebenen Beförderungsanstalten dienen, für die Zuständigkeit des Verbandes in Betracht kommen". Ueber diese volkswirtschaftlich wichtigsten Straßen ist, wie das Verbandsgesetz es im § 16 Abs. 1 Ziff. 3 anordnet, ein Verzeichnis nebst planmäßiger Darstellung aufgestellt. Der Verbandspräsident hatte sechs Monate nach dem Inkrafttreten des Gesetzes, also bis zum 15. Dezember 1920, die erste Aufstellung des Verzeichnisses zu besorgen. Alle drei Jahre wird das Verzeichnis vom Verbandsausschuß neu aufgestellt. Dadurch — und das ist für fortschreitende Arbeit des Verbandes sehr von Vorteil — bleibt das Verzeichnis der „Verbandsstraßen", wie sie offiziell bezeichnet werden, stets lebendig und wird allen neuhinzutretenden Ansprüchen sofort gerecht. Letzteres wird dadurch unterstützt, daß der Beschluß der Aufstellung, Ergänzung und Berichtigung „nach Anhörung der Vorstände der beteiligten Gemeinden und Kreise" erfolgt. Gegen den Beschluß gibt es zwei Beschwerdeinstanzen. Für diese rechtskräftig festgestellten Verbandsstraßen sind die Verbandsorgane zuständig. Solange und soweit diese von der Zuständigkeit keinen Gebrauch machen, sind die Gemeinden berechtigt, mit Zustimmung des Verbandsausschusses oder Verbandsrates Fluchtlinien festzusetzen.

So hat es der Verband zunächst einmal erreicht, die Bauzuständigkeit für jede Straße nach großen Gesichtspunkten festzustellen und einen festen Plan aller für zwischengemeindlichen Verkehr wichtigen und daher auszubauenden Strecken aufzustellen. Wie Oberbaurat M. Krüger vom Siedlungsverband in Essen im „Industriebau" vom 15. 8. 1925 mitteilt, wurden zunächst im ganzen festgesetzt: fünf Ostweststraßen, zwölf Nord-Südstraßen und zehn Diagonalstraßen. Das erste Verbandsverzeichnis enthielt rund 1350 km Länge Verbandsstraßen. Die Nord-Süd-Verbindungen sind infolge der von West nach Ost gehenden Taleinschnitte im Gelände besonders spärlich vorhanden, obwohl sie als Verbindungsstrecken zwischen Kohlen- und Schwereisenindustrie einerseits und Kleinindustrie anderseits sehr wichtig sind. Grundprinzip der Verbandsstraßen ist eine schlanke Linienführung, soweit es möglich ist, unter Mitbenutzung der vorhandenen Provinzial-, Kreis- und städtischen Ausfallstraßen und möglichster Berücksichtigung von Industriewerken und Wohnstätten.

Wie war es denn bisher mit den Straßen im Bezirk bestellt?

Viele Straßen stammen noch aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, als die Straße noch den einzigen Verkehrsstrang bildete. Einige lassen sich noch auf die napoleonische Zeit zurückführen, die als strategische Linien die West-Ost-Richtung haben. Diese alten Linien haben den Vorteil, ziemlich gerade Durchgangsstrecken zu bilden, da sie früher da waren als die einengenden Industrie- und Wohnbauten. Seit dem Aufkommen des vorherrschenden Eisenbahnverkehrs sind die Straßen in Zahl und Güte gegenüber den Schienenwegen vernachlässigt worden, bis der moderne Automobilverkehr und die Ueberlastung der Schienenwege die Straße wieder zu Ehren brachten. Jetzt aber hatte der kurzsichtige Städtebau vergangener Jahre im Verein mit der Industrieausbreitung neuerer Zeit manche Straßen so eng umbaut, daß die Straßenverbreiterung für einen reibungslosen Durchgangsverkehr mit angemessenen Kosten oft nicht mehr durchzuführen ist. Hier sind es besonders die alten Stadtkerne, die fast unüberwindliche Einengungen der alten Straßenzüge darstellen. Für letzteres ist der Stadtkern von Steele bei Essen ein oft angeführtes Beispiel.

Die Zuständigkeit für die Durchgangsstraßen des Bezirks verteilten sich bislang auf Provinz, Kreis und Gemeinde. Kreis und Provinz konnten nur sehr wenig Straßen übernehmen, allerdings sind die wenigen Straßen, die die Provinz betreut, durchgehend gut verwaltet und gut imstande. Weitaus die meisten Straßen waren Gemeindestraßen. Die Gemeinden aber hatten nicht immer die großen Verkehrsinteressen des ganzen Bezirks und des Landes im Auge. Oft nahmen die Ausfallstraßen einer Stadt keine Rücksicht auf die der Nachbargemeinde. Die unglückliche Linienführung, die sich aus dem Anschluß zweier solcher Gemeindestraßensysteme ergibt, zeigt beispielsweise die Straße Duisburg—Meiderich—Neumühl—Hamborn.

Auf all diesen Gebieten hat sich der Verband dankbare, aber schwierige Aufgaben gestellt. Begriff und Problem des Automobilstraßenbaues tauchten schon vor dem Kriege auf, wurden aber erst in der Kriegs- und Nachkriegszeit akut. Die engen alten Straßen genügen dem heutigen Automobil- und Fuhrwerksverkehr nicht mehr. Dabei stehen wir nach menschlicher Voraussicht in Fragen des Autoverkehrs erst im Anfang einer großen Entwicklung, die die Verarmung durch den Krieg bisher zwar noch stark gehemmt hat, auf die Dauer aber unbedingt kommen muß. Die moderne Automobilstraße i. w. S., die zwar nicht allein, aber doch besonders auf den Automobildurchgangsverkehr zuzuschneiden ist, soll dauerhafter und breiter gebaut sein, vor allem aber soll sie bei schlanker Linienführung alle Verkehrszentren, also die Städte selbst, umgehen, um unnötige Reibungen zu vermeiden. Dieses Ideal kann aber nur unter großen Kosten und erst auf weite Sicht, vor allem aber auch nur von einem unternehmungsstarken übergemeindlichen Gebilde verwirklicht werden. „Der Fernstehende," schreibt Oberregierungsrat Dr. Rappaport im Dinslakener Anzeiger vom 15. Januar 1925, „kann sich nur schwer einen Begriff machen, welche Mühe und Zeit die Festsetzung geeignet geführter und hinreichend breiter Durchgangsstraßen erfordert. Allein das Verfahren unter Berücksichtigung zahlloser Sonderinteressen und die Erledigung zahlloser privater Einsprüche erfordert oft Jahre."

Bei der Sorge für Durchgangsstraßen bezieht der Verband natürlich, um die Kosten möglichst niedrig zu halten, alle brauchbaren vorhandenen Land- und Stadtstraßen in das Verkehrsnetz mit ein und ergänzt nur fehlende oder ungeeignete Strecken. Der Verband hat seine Straßenbauarbeit im Jahre 1925 mit dem Ausbau und der Verbreiterung des zum Teil schon vorhandenen Straßenzuges Hamm—Unna—Dortmund—Bochum—Essen—Duisburg—Mörs—Geldern begonnen. Dazu werden zahlreiche Zubringerstraßen ausgebaut in der Nord-Süd-Richtung, die zugleich das nördliche Roheisen- und Schwerindustriegebiet mit dem Kleineisenindustriegebiet im Süden des Bezirks verbinden (z. B. die Strecke Gelsenkirchen—Hattingen). Alsdann wird ein weiterer West-Ost-Straßenzug nördlicher in Frage kommen: Hamm—Lünen—Herten—Buer—Gladbeck—Dinslaken—Geldern.

Welch gründliche Arbeit sich der Verband vorgenommen hat, zeigt sein Entschluß, die Normalbreite der Verbandsstraße auf 36 Meter festzulegen, wenigstens diese Ausdehnung im Plan vorzusehen und freizuhalten. Die volle Breite von 36 Meter ergibt sich, wenn für die zweigleisige Straßenbahn 8 Meter, zu beiden Seiten ein Fahrdamm von je 6 Meter, ebenfalls ein Bürgersteig von je 3 Meter gefordert werden und zum Schutze der Anwohner bei eventl. Bauten Vorgärten von 5 Meter Tiefe vorgesehen sind.

Vorläufig jedoch ist laut Verwaltungsbericht 1924 nur in Aussicht genommen, „daß die Straßen in 9 Meter Fahrdammbreite mit beiderseitigen Banketten (Fußsteigen) von 1,50 Meter ausgebaut werden. Der Fahrdamm soll überwiegend, zum Teil ausschließlich dem durchgehenden Kraftwagenverkehr dienen. Die weiter benötigten Ortsfahrbahnen, Straßenbahnkörper, Bürgersteige usw. sollen, je nach Bedarf, von den einzelnen Belegenheitsgemeinden hinzugefügt werden. In Betracht kommen zunächst vor allem Umgehungsstraßen enger Ortschaften und dergl., durch die in Verbindung mit den bestehenden Stadt- und Landstraßen zusammenhängende, für den Kraftwagenverkehr besonders geeignete Straßenzüge entstehen.“

Macht man sich das Gesamtstraßenbauprojekt des Verbandes in seinem Umfange klar, so muß man die mutige Schaffensfreudigkeit des Verbandes anerkennen. Die Breite von 36 Meter erscheint auf den ersten Blick reichlich hoch gegriffen, und man fragt sich, ob volkswirtschaftlich eine solch großzügige Raumdisponierung in dem raumknappen Bezirk gerechtfertigt ist, wo doch gegenwärtig diese Breite nicht ausgenutzt werden kann. Bei näherer Betrachtung der Sachlage jedoch muß man es als eine große Tat im Interesse des Verkehrs, der Allgemeinheit begrüßen, daß endlich eine starke Hand in dem Bezirk des Großunternehmertums Gesamtheitsinteressen in dieser weitgehenden Form wahrnimmt, wo bislang niemand zu dem energischen Eingreifen und den enormen Ausgaben für angemessene Durchgangsstraßen sich entschließen konnte. Wenn die Entwicklung so weiter geht wie bisher, und daran ist kein Zweifel, so wird sicher einmal die Zeit kommen, wo die volle Breite der geplanten Straßen in Anspruch genommen wird. Bis dahin aber würden das Terrain so verrammelt, die vorhandenen Straßen so eng zugebaut sein, daß dann eine genügende Straße nur mit vielfachen Kosten der von heute noch hergestellt werden könnte. Deshalb ist, wenn wir jetzt den Verkehrsmantel des Bezirks für den heutigen Bedarf noch zu

weit zuschneiden, dieses wahrscheinlich doch die beste Sparsamkeit; die Siedlungsverhältnisse werden schon bald hineingewachsen sein. Den Ausbau der vollen Straßenbreite mag die Generation übernehmen, die sie in Anspruch nehmen will, die Gegenwart hat mit der Flächenbereitstellung und einem Teilausbau sicher ihrer Pflicht genügt.

Um ökonomisch zu arbeiten und unnötigen Beamtenapparat zu vermeiden, beschränkt sich der Verband lediglich auf die Planung, Finanzierung und Ueberwachung der Ausführung der Bauvorhaben. „Die Ausführung erfolgt durch die Bauämter der Kreise und Gemeinden. Es wäre ein Unding, wenn der Verband neben all den Bauämtern der eng nebeneinanderliegenden Stadt- und Landkreise, die mit dem erforderlichen sachlichen Personal ausgestattet und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind, einen weiteren Beamtenapparat in Bewegung setzen würde," schreibt Landgerichtsdirektor a. D. Hövel.[1]) Zur Finanzierung des Straßenbaues steht dem Verbande, soweit er hierbei die Provinz ersetzt, lt. § 22 des Preußischen Ausführungsgesetzes zum Finanzausgleichsgesetz eine Entschädigung aus den den Provinzen überwiesenen Geldern für Wegebau zu. Ebenso können die Provinzen den Verband an dem Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer, soweit dieses vorweg den Provinzen überwiesen worden ist, beteiligen. Doch fallen diese Beträge bei den großen Straßenbauvorhaben kaum ins Gewicht.

Um in den Besitz der Mittel zu gelangen, die zur Unterhaltung der Verbandsstraßen wirklich erforderlich sind, schuf sich der Verband durch staatliche Notverordnung vom November 1923, die das Verwaltungsgericht Berlin lt. Entscheidung vom 5. Januar 1926 als zu recht bestehend erklärt hat, eine Wegevorausleistungsordnung. Diese erhob von den Kraftwagen ihres Bezirks Sätze nach Tonnenkilometern, die für Frachtautos und Personenwagen verschieden waren. Das geschätzte Sollaufkommen für das Jahr 1924/25 betrug 1,5 Millionen Reichsmark. Durch Reichsgesetz vom 1. 4. 26 wurde diese Ordnung mit Wirkung vom 15. Juni 1926 aufgehoben und ersetzt durch einen 25prozentigen Zuschlag zur Reichskraftfahrzeugsteuer, der ganz zum Ausbau der Straßen verwandt wird.

Durch seine Initiative auf dem Gebiete des Straßenbaues bekommt jetzt der Verband eine hohe Bedeutung auch für die produktive Erwerbslosenfürsorge, wie umgekehrt auch diese die Verwirklichung der Straßenbauziele des Verbandes fördert. Es wurde nämlich im Geschäftsjahr 1924/25 durch Zusage des preußischen Ministers für Volkswohlfahrt im Benehmen mit dem Reichsarbeitsamt ein einstweiliger Betrag von drei Millionen Mark zur Beschäftigung Erwerbsloser beim Ausbau von Verbandsstraßen zur Verfügung gestellt.[2]) Als Anteil des Verbandes wurden einstweilen 600 000 *M* bereitgestellt, wodurch sogleich der Beginn praktischer Arbeiten an dringenden Stellen ermöglicht wurde. Im Jahre 1925 wurde dann aus Staatsmitteln der Betrag von 3 Millionen Mark auf 6 Millionen Mark erhöht, wenn auch der Verband weitere 3 Millionen Mark für den Straßenbau bereitstellte. Diese Bedingung ist von der Verbandsversammlung ohne

---

1) Deutsche Bauzeitung vom 29. Juli 1925, Art. „Die Rechtsgrundlagen der Tätigkeit des Siedlungsverbandes".

2) Lt. Verwaltungsbericht des S. R. für das Geschäftsjahr 1924/25.

Debatte angenommen worden, so daß nunmehr 9,6 Millionen Mark der Verbesserung des Straßennetzes und der Erwerbslosenfürsorge zugleich zugute kommen. Der Geschäftsbericht 1924/25 sieht aus diesen Mitteln zunächst den Straßenausbau in solchen Gebieten vor, in denen die Zahl der Erwerbslosen besonders hoch ist, ferner solche Arbeiten, bei denen in weitem Maße Erwerbslose eine längere Beschäftigungsmöglichkeit finden.

Ganz allgemein gesagt, liegt die große Bedeutung des S. R. für das Straßenwesen seines Gebietes in der tatfreudigen Initiative, die der junge Verband den als gesamtwirtschaftlich wichtig erkannten Straßen auf Grund seiner Fluchtlinienhoheit und seines Finanzrechtes (§ 15) angedeihen läßt. Er hat die Auffassung bestätigt, daß für ausgesprochene Durchgangsstraßen die einzelnen Belegenheitsgemeinden nicht die geeignetsten Verwaltungsstellen sind. Diese Erfahrung hat in weiteren Kreisen Schule gemacht; denn neuerdings sollen auch im übrigen Preußen bisherige Gemeindestraßen, soweit sie wichtige Durchgangsstraßen bilden, nach und nach in Provinzialverwaltung genommen werden.

b) Kleinbahnen.

Eine zweite Aufgabe des Verbandes ist „Die Förderung des Kleinbahnwesens, insbesondere des zwischengemeindlichen Verkehrs, im Verbandsgebiet“ (§ 1 Abs. 1 Ziff. 2).

Im Industriegebiet an der Ruhr sind 36 Kleinbahnunternehmungen am Werke mit einer Betriebslänge von ca. 1500 km. Diese Kleinbahnbetriebe stellen zumeist gewerbliche Unternehmen der Städte und Kreise, zum Teil aber auch gemischtwirtschaftliche Unternehmen dar. Man darf feststellen, daß hierbei die Oeffentlichkeit stets gut „gefahren“ ist; ihr gemeinnütziger Sinn einerseits und ihre Unternehmerinitiative anderseits sind den Verkehrsbedürfnissen innerhalb des Bezirkes prompt gefolgt. Es liegt also nicht unbedingt im öffentlichen Interesse, diese Kleinbahnen etwa in den Besitz des Verbandes zu überführen. Auch kämen dann so große Entschädigungen in Frage, daß die Erledigung anderer Verbandsaufgaben auf lange Sicht stark beeinträchtigt würde. Das Gesetz beabsichtigt daher nur „Förderung“ des Kleinbahnwesens und trifft im § 19 einige Bestimmungen, durch die alle Fäden der Kleinbahnaufsicht und Kleinbahnförderung in den Händen des Verbandes zusammenlaufen. Vor allem bedürfen jetzt die Anlage, der Ausbau und der Betrieb von Bahnen durch und Gemeinden der Zustimmung des Verbandes (vorher war staatliche Genehmigung vorgeschrieben). Dabei ist nach § 19 der Verband verpflichtet, zuzustimmen, wenn nicht das Unternehmen den Interessen des Verbandes zuwiderläuft. Beschwerdemöglichkeit ist gegeben beim Verbandsrat und schließlich beim Ministerium. Ferner sind die den wegeunterhaltungspflichtigen Kreisen und Gemeinden des Bezirks nach § 6 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1898 zustehenden Rechte, wenn öffentliche Wege zu privaten Bahnunternehmungen oder zu Bahnen der Kreise und Gemeinden außerhalb ihres eigenen Bezirks benutzt werden sollen, auf den Verband übergegangen (§ 19 Abs. 1 a). Nach § 6 des Kleinbahngesetzes kann nämlich der Wegeunterhaltungsverpflichtete ein angemessenes Entgelt von den betreffenden Straßenbahnunternehmungen verlangen, ferner sich den Erwerb der Bahn nach Ablauf einer bestimmten

Frist gegen Entschädigung vorbehalten. Daraus ergaben sich unstete und uneinheitliche Verhältnisse, die jetzt durch zentral-einheitliche Regelung durch den Verband geordnet werden. Die Oeffentlichkeit und ihre Vertretung, der Verband, haben ein Interesse daran, die Wirtschaftlichkeit und Beständigkeit der Kleinbahnen durch einheitliche und gleichmäßige Behandlung gesichert zu sehen.

Vor Erteilung einer Zustimmung zur Benutzung eines öffentlichen Weges durch eine Bahnunternehmung hat sich der Verband der Zustimmung der wegeunterhaltungspflichtigen Kreise und Gemeinden zu versichern, die aber im Falle der Verweigerung nötigenfalls vom Verbandsrat ersetzt werden kann. Der Sinn ist eindeutig: Wichtige Bezirksverkehrsinteressen sollen nicht durch kleinliche Bedenken oder Opposition der einzelnen Wegeunterhaltungspflichtigen gefährdet werden. Diese können jedoch eine entsprechende Entschädigung verlangen und auf Befreiung von der Last der Unterhaltung des benutzten Wegteils bestehen.

Das Ergebnis ist also: Das Gesetz läßt die Kleinbahnen den bisherigen Unternehmern, gibt aber dem Verbande ein weitgehendes Aufsichts- und Bestimmungsrecht. Es geschieht nichts im Kleinbahnbau, was der Verband mit den öffentlichen Interessen für unvereinbar hält.

Von der im Gesetz vorgesehenen Möglichkeit, selbst eine Bahn zu betreiben, hat der Verband bisher noch keinen Gebrauch gemacht. Er hat aber bei dem Neubau von Kleinbahnen im Bezirk auf Wunsch der Beteiligten mitgeholfen, indem er selbst die Planung übernommen hat, so z. B. bei den Strecken Rheinberg—Wesel, Dinslaken—Wesel, Gelsenkirchen—Wattenscheid—Hattingen und Hamm—Lünen—Dortmund.

Sein bedeutungsvollstes Aufgabengebiet in Angelegenheit der Kleinbahnen findet er vorläufig in Verhandlungen und Besprechungen mit den einzelnen Kleinbahnverwaltungen, in denen er Anregungen gibt zu einer besseren Zusammenarbeit der Bahnen. In erster Linie sind da Fahrpläne und Bahntarife Gegenstand gemeinsamer Verhandlungen geworden. Oft kommt auch die Anregung des Baues wichtiger Anschlußbahnen in Frage. Als Mittel zur Aufschließung eines Geländes kommt die Kleinbahn sehr selten in Frage.

Besondere Befugnisse sind dem Verbandspräsidenten übertragen, um durch Herstellung von Gemeinschaftsbetrieben eine Verbesserung des Kleinbahnverkehrs zu erreichen (§ 25 Abs. 3 Ziff. 5). Gerade für den zwischengemeindlichen Verkehr ist es sehr wertvoll, wenn einem Straßenbahnunternehmen weite Gleisstrecken zur Verfügung stehen, die einen glatten Durchgangsverkehr ermöglichen. Dadurch werden lästiges Umsteigen auf halber Strecke mit oft langem Warten auf Anschluß und das doppelte Lösen der Fahrscheine, das mit mehr Kosten verbunden ist, vermieden. Durch den Beschluß des Verbandspräsidenten kann ein Bahnunternehmen seiner Aufsicht gezwungen werden, gegen Entschädigung die Mitbenutzung seiner Anlagen und Einrichtungen für einen druchgehenden Betrieb zu gestatten, wenn und soweit ein solcher Betrieb zur Befriedigung wesentlicher öffentlicher Verkehrsinteressen für erforderlich erachtet wird. Wie Landgerichtsdirektor a. D. Hövel[1]) erklärt, ist es zu solchen zwangsweisen Zusammen-

1) Deutsche Bauzeitung vom 29. Juli 1925, S. 21.

schlüssen bislang nicht gekommen, „da die vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten naturgemäß fördernd auf die freiwilligen Verhandlungen zum Zusammenschluß einwirkten“.

Der volkswirtschaftliche Wert der Kleinbahnförderung im dichtbesiedelten Industriegebiet darf nicht unterschätzt werden. Dem Kleinbahnnetz liegt die Zufuhrregelung des wichtigsten Industriefaktors, der Arbeiter, ob. Es ist nämlich bei der großen Ausdehnung einzelner gewaltiger Industrieanlagen (z. B. Krupp-Essen, Gutehoffnungshütte-Oberhausen) nicht mehr die Regel, daß die Arbeiterschaft unmittelbar bei ihrer Arbeitsstelle angesiedelt wird. Denn abgesehen davon, daß die Industrie ihre Ausdehnungsmöglichkeit nicht verbauen möchte, lassen es sozialpolitische Gesichtspunkte geraten erscheinen, die Arbeiter nicht wie im Frondienst an einen Arbeitgeber zu ketten, seien es auch nur die Ketten der ungleich größeren Entfernung von den nächsten Arbeitsstellen. Der Arbeiter soll von seinem freien Hause aus mit Hilfe der Bahnen mehrere Werke ohne zu großen Zeit- und Geldverlust täglich erreichen können. Ferner ist die Lage der Arbeiterwohnungen in der Nähe oder gar unter dem Winde (in Ostlage) der Industrieanlage aus Gründen der Volkshygiene unbedingt zu vermeiden.

Es ist auch nicht zu übersehen, daß der Industriebezirk noch manche landwirtschaftlichen Enklaven birgt, deren Bewirtschafter mit ihren Angehörigen einen wertvollen Arbeiterstamm darstellen, ebenso viele Köttersöhne aus den dem Industriebezirk benachbarten landwirtschaftlichen Gegenden. Wenn es gelingt, diese mittels billig arbeitender und oft verkehrender Kleinbahnen in immer wachsender Anzahl an die Arbeitsstellen zu bringen, die ihnen die Industrie bietet, so kommen wir dem von Professor Dr. Beckmann-Köln[1]) entworfenen Idealbilde der „agrarisch untermauerten Arbeiterschaft“ praktisch näher.

Das Kleinbahnwesen ist in guter Ausgestaltung auch ein Mittel zur Bekämpfung der Mietskaserne. Es erleichtert die moderne weitläufige Siedlungsweise, wie sie besonders nach dem Kriege überall angestrebt wird, um der Arbeiterschaft freundliche Wohnungen zur Verfügung zu stellen, die sie durch Sparsamkeit in ihr Eigentum bringen kann. Dadurch kann am wirksamsten das proletarische Denken und Fühlen, das doch in erster Linie in der Heimat- und Besitzlosigkeit des Arbeiters seine Quelle hat, dauernd bekämpft werden. Von diesen Gesichtspunkten aus ist die Pflege des Kleinbahnausbaues, wenn sie Hand in Hand mit der des Kleinwohnungsbaues geht, auch ein wertvolles sozialpolitisches Hilfsmittel.

c) Vollbahnen.

Was von der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Kleinbahnen gesagt ist, das gilt in mancher Beziehung auch von Vollbahnen. Diese jedoch unterstehen nicht wie jene der Aufsicht des Siedlungsverbandes. Die Vollbahnen sind in Deutschland ja seit langem Monopolbetrieb des Staates bezw. des Reiches, neuerdings unter Geschäftsführung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, lassen also an einheitlicher Durchführung und Beaufsichtigung nichts fehlen. Der Direktionsbezirk Essen war schon immer bestrebt, den

1) In der Rede auf der Tagung der rheinischen und westfälischen Landgemeinden in Hagen i. W. vom 26.—28. Juni 1924.

ungeheuren Anforderungen, die der Industriebezirk an seine Bahnen stellt, nachzukommen. Der Gesetzgeber hat es daher nicht für geboten gehalten, die Verwaltung der Vollbahnen des Verbandsgebietes in direkte gesetzliche Verbindung mit dem S. R. zu bringen.

Erst bei der freien Entfaltung der Arbeit des Verbandes zeigte es sich bald, daß es für die Bahnverwaltung wie auch für den Verband vorteilhaft ist, miteinander Hand in Hand zu arbeiten. Als der Verband kurz nach seiner Gründung an die Eisenbahndirektion herantrat und um Mitteilung ihrer Bauprojekte bat, wies diese eine solche Zumutung rundweg ab. Es war nämlich bislang der Bahn unmöglich, ihre Projekte der Oeffentlichkeit preiszugeben, bevor sie die notwendigen Geländeankäufe getätigt hatte. Sonst hätte die Bodenspekulation die benötigten Geländestreifen stark in die Höhe getrieben. So konnten die Gemeinden, so wertvoll es auch gewesen wäre, keinen Einfluß auf die Bahnbaupläne gewinnen, weil sie ihnen nicht frühzeitig bekannt wurden.

Nun enthält aber das Verbandsgesetz eine wichtige materielle Rechtsneuerung: Der Verband ist zuständig zur Festsetzung von Fluchtlinien für Verkehrsbänder (Geländestreifen, die Verkehrsmitteln jeder Art, insbesondere Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Kraftwagen, dienen sollen) und für Flughäfen mit den gleichen Rechtswirkungen wie für die Festsetzung von Fluchtlinien für Straßen und Plätze (§ 16 Abs. 2). Es handelt sich hier um eine für den Industriebezirk einflußreiche, weitsichtig vorarbeitende Verkehrsplanung mit großer Wirtschaftlichkeit für die Volkswirtschaft, die in diesem Gesetz versucht worden ist. Es ist oft der Fall, daß man eine Verkehrsanlage, die unbedingt einmal kommen muß, nicht sogleich ausführen kann oder noch nicht sofort ausbauen braucht. In solchen Fällen ist es jetzt möglich, die geplanten Verkehrsstreifen schon festzulegen, vor Bebauung zu schützen und dadurch der späteren Ausführung ungeheure Unkosten, die durch Versperrung durch Häuserblöcke oder Industriebauten entstehen, zu ersparen. Heute ist also durch die Festsetzung der Verkehrsbänder der Zeitpunkt der Planfassung einer Verkehrsanlage von dem ihres wirklichen Ausbaues vollständig unabhängig. Man kann heute als notwendig erkannte Bahnverbindungen rechtzeitig sicherstellen, auch wenn die Geldmittel zum Geländeankauf und zum Ausbau vorläufig noch nicht aufzubringen sind. Landgerichtsdirektor a. D. Hövel[1]) führt, um den außerordentlichen volkswirtschaftlichen Wert der Verkehrsbänder zu demonstrieren, das Beispiel an, daß nachweislich der Bau einer kurzen Eisenbahnstrecke in der Mitte des Bezirks infolge einer Verzögerung um etwa zehn Jahre das Zehnfache wegen der inzwischen eingetretenen Verbauung gekostet hat.

Nur zögernd ging die Reichsbahn an die Auswertung dieser Rechtsneuerung heran, machte aber dann mit ihr so gute Erfahrungen, daß sie heute keine Neu- oder Erweiterungsanlage plant, ohne mit dem Siedlungsverband in Verbindung zu treten, um sich das Gelände rechtzeitig durch Festlegung eines Verkehrsbandes zu sichern. Durch den Siedlungsverband werden auch die Gemeinden zu Verhandlungen über die Pläne der Reichs-

---

1) Deutsche Bauzeitung vom 29. Juli 1925, Artikel: „Die Rechtsgrundlagen der Tätigkeit des Siedlungsverbandes".

bahn herangezogen. In der Praxis wird es beim Bahnbauvorhaben so gehandhabt, daß die Reichsbahn in einem Uebersichtsplan (1:25 000) die für sie zweckmäßigste Streckenführung einzeichnet. An Hand dieses Planes prüft der Siedlungsverband, wie die Strecke in den Bebauungsplan des Geländes am besten eingefügt wird, und konferiert mit den beteiligten Gemeinden und Privaten. Dann erst wird in einer Verhandlung zwischen Verband und Eisenbahndirektion unter Berücksichtigung der Wünsche der Beteiligten die Linienführung grundsätzlich bestimmt. Schließlich wird nach ausführlichen Skizzen und örtlicher Inspizierung der Verlauf der Fluchtlinien des Verkehrsbandes festgelegt. Aber auch jetzt können nach Offenlegung der Fluchtlinienpläne die Beteiligten noch Wünsche äußern, die bisher stets in weitgehendem Maße berücksichtigt worden sind. Der Reichsbahn ist es heute möglich, mit ihren Plänen an die Oeffentlichkeit zu treten, weil der Siedlungsverband mit der Festlegung der Fluchtlinien in der Lage ist, ihr das künftige Grunderwerbsgeschäft durch Baubeschränkung auf dem erforderlichen Grund und Boden zu erleichtern. Durch die Oeffentlichkeit der Bahnbaupläne gewinnen Gemeinden und Beteiligte Einfluß auf die Linienführung der neuen Bahnen. All dies wurde aber erst ermöglicht durch die „Verkehrsbänder" des Verbandsgesetzes. Bis zum Juli 1925 war das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Siedlungsverband, daß Geländestreifen für weitere 425 km neuer Bahnlinien freigehalten wurden; das bedeutet eine geplante Netzerweiterung der Reichsbahn um ca. ein Drittel. Die jetzige Betriebslänge der Reichsbahn beträgt im Verbandsgebiete 1250 km, d. h. fast ein Vierzigstel des gesamten deutschen Reichsbahnnetzes. Sie bewältigt aber ungefähr ein Drittel des gesamten deutschen Eisenbahngüterverkehrs.[1])

Uebrigens ist es die Reichsbahn nicht allein, die sich diese Rechtsneuerung zugute kommen läßt. Allmählich kommen auch industrielle Unternehmungen dazu, beim S. R. Anträge auf Festsetzung von Verkehrsbändern für die Anschlußbahnen ihrer Betriebe zu stellen. Solche Festsetzungen erfolgten lt. Mitteilung des Baurats W. Hansing[2]), der ich die technischen Angaben dieses und des vorigen Absatzes entnehme, zuerst bei der Papierfabrik Walsum und bei Rheinstahl, denen schon zahlreiche andere Werke gefolgt sind. An dieser industriepolitischen Tätigkeit des Verbandes hat die Volkswirtschaft sicherlich Interesse, solange nicht ebenso begründete Interessen auf seiten des Grundbesitzes mit der Verkehrsbandfestsetzung verletzt werden, was der Verband im einzelnen gewissenhaft prüft.

Es bedarf hier keines Beweises, daß die Eisenbahnen neben der Aufgabe der Verbindung wichtiger Punkte auch die der Geländeaufschließung haben. Unter diesem Gesichtswinkel bekommt die vorausschauende Planung des Vollbahnverkehrsnetzes volkswirtschaftlich eine ungeheure Bedeutung. Die Aufgabe der Verkehrsverknüpfung von Städten wird schon durch die Initiative der verbindungsbedürftigen Städte immer wieder in den Vordergrund gebracht. Für die geländeaufschließende Funktion der Vollbahnen ist das aufmerksame Auge eines wachsamen S. R. ein wertvoller Förderer.

1) Nach Dr.-Ing. Rappaport im „Deutschen Bauwesen" vom 16. Juli 1925, S. 125.

2) „Die verkehrstechnischen Arbeiten" im Dinslakener Generalanzeiger v. 15. Januar 1925.

Vom Verband aus gehen dauernd Anregungen an die Reichsbahnverwaltung zur Aufschließung verkehrstechnisch und dadurch auch wirtschaftlich noch wenig erschlossener Gebiete des Verbandsbezirks. Den effektiven Niederschlag dieser Bemühungen bildeten bisher die Feststellungen von Verkehrsbändern von Alpen nach Krefeld, von Gladbeck-West nach Dinslaken, von Buer-Nord nach Wesel, von Essen über Buer nach Haltern, von Bochum über Herne nach Recklinghausen u. a.

Der Gesetzgeber hatte beabsichtigt, in den „Verkehrsbändern" Geländestreifen zu schaffen zunächst ohne Rücksicht auf die Art des Verkehrsmittels, das ihn später ausfüllen soll. Die Praxis hat aber ergeben, daß schon die ganze Linienführung, z. B. die Stärke der Krümmungen nach Art des jeweils geplanten Verkehrsmittels verschieden zu planen ist. Nun finden die Kleinbahnen fast immer ihren Platz innerhalb der Straßenfluchtlinien, der Straßenfestlegung dient schon das alte Spezialgesetz „betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften" vom 2. Juli 1875, so daß Verkehrsbänder für Planung von Eisenbahnen, Schnellbahnen und Wasserstraßen besonders bestimmt erscheinen, was sich in der Praxis bestätigt hat. Daher erfolgt erst unter diesem Abschnitt die Auseinandersetzung mit der Einrichtung der Verkehrsbänder, trotzdem sie gesetzmäßig und grundsätzlich auch für Kleinbahnen und Automobilstraßen Anwendung finden können.

Eine besondere Art von Vollbahnen, die Schnellbahnen, soll jetzt vom S. R. zur Anwendung gebracht werden. Schon vor dem Kriege tauchte die Idee der Anlegung von Schnellbahnen im Industriebezirk auf. Begründet ist dieser Gedanke in der zu starken Belastung mancher Strecken im Bezirk (200 Züge in ca. 20 Stunden, macht einen Zugverkehr in Abständen von 10—12 Minuten in jeder Richtung). Es liegt auf der Hand, daß eine weitere Streckenbelastung mit neuen Zügen des Personenverkehrs hier einmal ein Ende hat. Güterverkehr und Personenverkehr auf denselben Gleisen behindern sich gegenseitig. Weitere Gleispaare den bestehenden Bahnkörpern anzufügen hindern meist die inzwischen eingetretene Verbauung in den Städten und die nicht weiter ausdehnungsfähigen Bahnhofsanlagen. Die Konsequenz dieser Entwicklung mußte der Gedanke der Städteschnellbahn sein, die, vollständig getrennt von der Reichsbahn, die Verkehrszentren der großen Städte schnell und oft verbindet. Dann ist die Reichsbahn zugunsten des Fernverkehrs und Güterumlaufs entlastet und zugleich die Städtverbindung noch enger und vollkommener. Im Jahre 1911 war der Antrag der „Kommunalen Vereinigung für den Bau einer rheinisch-westfälischen Städtebahn" vom Minister abgelehnt worden, weil die geplante Städtebahn eine Wettbewerbslinie der Staatsbahn sei. Die dabei versprochene Verdichtung des Fahrplans ist aber nicht entsprechend verwirklicht worden. Jetzt wird die Frage vom S. R. gelöst durch die geplante elektrische Städteschnellbahn in der West-Ost-Richtung des Industriebezirkes: Hamm—Dortmund—Bochum—Gelsenkirchen—Essen—Mülheim—Düsseldorf—Köln mit Abzweigungen von Mülheim nach Duisburg—Mörs und von Essen nach Oberhausen. Auch hier findet die Neuerung des „Verkehrsbandes" fruchtbare Anwendung, wie es auch bei notwendig werdenden Wasserstraßen-Bauprojekten der Fall sein würde.

II. Volksgesundheits- und Landschaftspflege.

Durch die bisherige, vom übergemeindlichen Standpunkt aus als planlos zu bezeichnende Siedlungsweise sind neben der Gefährdung eines reibungslosen Durchgangs- und Nahverkehrs Schäden in gesundheitlicher und landschaftlicher Beziehung im Industriegebiet zu beklagen. Es fehlte sowohl an der gesetzlichen Handhabe als auch an der geeigneten Behörde, um dem im Gefolge der fortschreitenden Industrialisierung immer stärker in die Erscheinung tretenden Schwinden von Wäldern und grünenden Flächen Einhalt zu tun. Der Wirkungsbereich der Gemeinden war schon an und für sich zu klein, um über die oft weit ausgedehnten oder doch miteinander in Beziehung stehenden Industrie- und Grünflächen entscheiden zu können; außerdem liegt es nicht immer im Interesse einer Gemeinde, mit namhaften Opfern aktive Grünflächenpolitik zu treiben, weil sie dadurch leicht die eigene Industrieentwicklung hemmt, während vielleicht die Nachbargemeinde unter Ausnutzung der angrenzenden Erholungsflächen rücksichtslose Industriepolitik treibt. Unter Grünfläche oder Grüngebiet versteht das Verbandsgesetz „Flächen, die zu Gartenanlagen ausgestaltet werden oder die als Spiel- oder Erholungsflächen dienen sollen". Als letztere können besonders alle Waldbestände angesehen werden.

Die Industrie, besonders die hier in Frage kommende Kohlenindustrie, wirkt in doppelter Weise schädlich auf die Gesundheit der Einwohner. 1. Sie verdrängt von dem vorhandenen Boden zugleich mit der Land- und Forstwirtschaft die stets mit dieser verbundene Baum- und Pflanzenvegetation. Die Aufgabe der Pflanzenwelt für Regenerierung der Atmungsluft ist bekannt. Die Pflanze gibt an die uns umgebende Luft Sauerstoff ab und nimmt den Stickstoff, den menschliche und tierische Atmung ausscheiden, in ihren Organismus auf. Es ist ein Mindestmaß von Grünflächen in einem bestimmten Umkreise stark besiedelten Gebietes notwendig, um die von den dort lebenden Menschen und Tieren verbrauchte Luft genügend zu regenerieren. 2. Die Industrie entwickelt bei ihren Produktionsprozessen giftige Abwässer, Kohlenstaub und ungesunde Gase. Diese Gase beeinträchtigen die Einwohner in ihrer Atmung; sie lassen aber auch manche Baumarten im Bezirk, die wenig rauchfest sind, wiederum zum Nachteil der Volksgesundheit verkümmern.

Diese beiden Momente wirken zugleich auch nachteilig auf die Schönheit des Landschaftsbildes im Industriebezirk ein. Wenn ständige Industrieausdehnungen Baum um Baum verdrängen, so müssen wir das auch aus ästhetischen Gründen beklagen; denn unser Schönheitsgefühl findet unverfälschte und unverkrüppelte Natur eo ipso schön. Vielleicht hängt die Wirkung der Natur auf unser Schönheitsempfinden kausal zusammen mit ihrer Wirkung auf unsere Gesundheit. Sicher ist, daß Schönheit und Gesundheit einer Gegend am ehesten durch Naturpflege gefördert werden können.

Als der Verband auf dem Plan erschien, fand er reichliche Arbeit auf diesem Gebiet vor, um noch zu retten, was zu retten war. Sowohl Gesundheitspflege als auch Landschaftspflege rechnet der S. R. zu seinen wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgaben, soweit es sich um Bodennutzungsfragen handelt, die für die Gesamtsiedlung von Bedeutung sind. Der Gesetz-

geber verlangt im § 1 Abs. 1 Ziff. 3: „Die Sicherheit und Schaffung größerer von der Bebauung freizuhaltender Flächen (Wälder, Heide-, Wasserflächen und ähnlicher Erholungsflächen)“, ferner im § 1 Abs. 2: „Bei der Durchführung der Aufgaben des Verbandes sind die Interessen der Denkmalspflege, Naturdenkmalspflege und des Heimatschutzes möglich zu berücksichtigen.“

Die Durchführung dieser Aufgaben ist dem Verbande dadurch möglich, daß er zuständig ist „zur Festsetzung von Fluchtlinien für die Ausgestaltung von Grüngebieten, die für die Gesamtsiedlung des Verbandsgebietes von Bedeutung sind“ (§ 16 Abs. 1 Ziff. 1 b). Ebenso wie über die Verbandsstraßen wird auch über die Plätze und Flächen, die der Verband seiner Fluchtlinienhoheit unterstellt wissen will, alle drei Jahre ein Verzeichnis nebst planmäßiger Darstellung aufgestellt. Nach Landgerichtsdirektor a. D. Hövel[1]) umfassen die Grüngebiete des Verbandsverzeichnisses etwa 38 v. H. des Verbandsgebietes. Das rechtskräftig aufgestellte Grünflächenverzeichnis bedeutet nur eine Zuständigkeitserklärung des Verbandes. Für diese im ganzen Bezirk verstreuten Grünflächen sollen nun, damit für sie die bauliche Nutzungsbeschränkung eintritt, Fluchtlinien zur Umgrenzung festgelegt werden, eine Arbeit, die Jahre erfordert und heute noch nicht abgeschlossen ist.

Dennoch wurde ein Wichtiges nicht dadurch erreicht, nämlich die Erhaltung der Baumbestände in den verzeichneten Grünflächen, besonders, als die Eigentümer der Wälder in der Inflationszeit im Fällen der Bäume zum Verkauf guten Gewinn sahen. Um die Waldbestände des Bezirks rechtzeitig zu retten, erließ der Verbandspräsident schon im Jahre 1921 eine Baumschutzverordnung, bis das von ihm betriebene Baumschutzgesetz, vom Minister auf ganz Preußen ausgedehnt, in Kraft trat und das erforderliche Baumschutzverzeichnis vollendet war. Solange verbot diese Verordnung das Fällen eines jeden Baumes ohne die Genehmigung des Verbandsdirektors. Diese Verordnung, deren provisorischen Charakter man übersah, hat bei den interessierten Kreisen, also den Waldbesitzern und Landwirten, große Mißstimmung gegen den Verband hervorgerufen, die jetzt, nach Aufhebung der Verordnung, allmählich abgeebbt ist. Eine wichtige Ursache der Gegnerschaft der Landwirte innerhalb des Bezirkes gegen den Verband ist in dieser Aushilfsverordnung zu erblicken. Heute jedoch dürften die betreffenden Waldbesitzer sehr damit zufrieden sein, zu den damaligen nur scheinbar hohen Inflationspreisen ihre guten Holzbestände nicht abgegeben zu haben.

Jetzt arbeiten die Forstverwaltungen des Bezirks zur Einzelbegutachtung und zur sachgemäßen Durchführung von Durchforstungen mit den Verbandsorganen Hand in Hand. Kahlschläge werden nur im Rahmen einer ordnungsmäßigen Forstwirtschaft oder aus besonders wichtigen Gründen zugelassen. Dabei wird aber, wo eben möglich, die Bedingung der Wiederaufforstung, bei Durchforstung die der Unterpflanzung mit rauchharten Holzarten (besonders Rotbuchen), auferlegt. Eine eigene Pflanzenschule des Verbandes in Hattingen und neuerdings eine in der Nähe von Herten (ca. 20 Morgen) sollen für die Beschaffung des für das Industrieklima geeigneten Pflanzenmaterials sorgen. Um die positive Mitarbeit der Land-

---

1) Deutsche Bauzeitung vom 29. Juli 1925: „Die Rechtsgrundlagen der Tätigkeit des Siedlungsverbandes“.

wirte zu wecken, werden von der Verbandsversammlung Prämien für Wiederaufforstung bewilligt (80 bis 100 *M* pro Morgen, verschieden nach Holzart und Boden). Die starke Unrentabilität der Waldwirtschaft im Industriebezirk ist es letzten Endes, die alle diese Waldschutzmaßnahmen des Verbandes erforderlich macht. Auf die Dauer aber wird man den unrentablen Waldbesitz dem Privatwirtschafter nicht mehr zumuten können und sich dazu bequemen müssen, wichtige Waldbestände in die öffentliche Hand zu überführen.

Schließlich ist es Sache der Bevölkerung, in ihrem eigenen Interesse die Waldbestände des Bezirks heilig zu halten, zu schonen. Der Verband unterläßt es daher nicht, in jeder Weise Propaganda für diesen Gedanken zu machen. Plakate hämmern es dem Volke ein: „Schütze die Grünflächen!", „Wer gegen den Wald frevelt, versündigt sich gegen das Volkswohl!" usw. Auch die Schule wird als vorzüglich geeignet betrachtet, den Gedanken des Waldschutzes in weiteste Kreise zu tragen. Die Land- und Forstwirte sollen wieder Vertrauen bekommen in den guten Willen und die Macht der Behörden, auch ihre ländlichen Interessen zu vertreten, und in das Verständnis der Bevölkerung für den Wert des Waldes, da sie durch Holzdiebstähle und frühere einseitige Industriepolitik der Verwaltung verärgert sind und die Lust am Waldbesitz verloren haben.

Es ist ein sehr schwieriges Problem, dessen Lösung sich der Verband in der Frage der Grünflächen gestellt hat. Denn die Waldbestände sind im Bezirk nur noch sehr gering, nur in den Randgebieten treffen wir größere Waldungen. Doch wird die fortschreitende Industrialisierung auch hier anklopfen; Verbindungswege, Zubringerbahnen oder Siedlungen werden immer mehr auch diese Bestände wie auch die landwirtschaftlichen Enklaven bedrängen und sie zu zerschneiden suchen. Der Verband hält nicht starr an seinem Grünflächenplan fest, wenn wirklich wichtige Industrieforderungen und damit volkswirtschaftliche Belange einzelne Grüninseln zur industriellen Auswertung verlangen. Die Einzelentscheidung erfordert viel Umsicht, Neutralität und Verantwortungsgefühl der maßgebenden Stellen. Wären diese Grünflächenfragen Zuständigkeiten der Einzelgemeinden, so würden sie andauernd Anlaß zu unfruchtbaren Streitigkeiten und Feindschaften geben, ganz abgesehen davon, daß der Gemeindeegoismus die Objektivität der Entscheidungen oft trüben würde.

In erster Linie kommen als Erholungsstätten und Lufterneuerer die tief eingeschnittenen Täler der Flüsse (Siepen), die Umgebung von Bachläufen und Niederungen, Ueberschwemmungsgebiete und Moorflächen in Betracht, die industriell nicht zu verwerten sind und durchweg gute Vegetationsbedingungen haben. Doch diese Flächen würden für den ganzen Bezirk nicht genügen. Schon der Umstand, daß der Umfang der noch vorhandenen Grünflächen im Verbandsgebiet nur gering ist, läßt es begreiflich erscheinen, daß eine aktive Grünflächenpolitik nicht nur von den bestehenden Grünflächen ausgehen kann, sondern ihre Bedeutung auch heben muß durch sinnvolle Plazierung der Wohn- und Werkstätten. In gerader Konsequenz dieser Forderung ergab sich das System der Ueberlandplanung als das durchschlagendste Mittel der Gesundheitspolitik des Verbandes. Das bedeutet, daß der Verband zunächst in den am meisten

von der Verbauung bedrohten Gebietsteilen sogenannte Flächenaufteilungspläne aufstellt, in denen also nicht nur Lage und Größe der Grünflächen, sondern auch in Korrespondenz zueinander die der Wohn- und Wirtschaftsflächen innerhalb eines Wirtschaftsgebietes festgelegt werden. Die vorhandenen Grünflächen sucht der Verband dadurch gut auszunutzen, daß er in solchen Flächenaufteilungsplänen, denen sich die Bebauungspläne der einzelnen Gemeinden unterzuordnen haben, die Siedlungen möglichst in oder an einem Walde oder Erholungsgebiet vorsieht, und zwar bemüht er sich, die Siedlungen unter dem Winde der Grünflächen, nicht aber dem der Industrieanlagen, zu lagern. Ueberhaupt leitet ihn bei neuen Flächenaufteilungsplänen das Streben, Industrie und Wohnstadt zu trennen, letztere möglichst in Verbindung mit der Natur zu halten und zu diesem Zweck auch die Mietskaserne, das „Massengrab der Volkswohlfahrt in Deutschland", wie Damaschke sie bezeichnet[1]), zu bekämpfen.

Rechtlich ist diese Verbandsarbeit dadurch möglich, daß einerseits der Verbandsdirektor nach § 22 Abs. 1 an Stelle der Orts- und Kreispolizeibehörden auf dem Gebiete der Bauordnungen und Wohnungsordnungen, ferner nach Maßgabe des § 16 für die Festsetzung von Fluchtlinien von Straßen und Grüngebieten zuständig ist, anderseits der Verbandspräsident Bezirkswohnungskommissar i. S. der preußischen Verordnung zur Behebung der dringendsten Wohnungsnot vom 9. Dezember 1919 für das ganze Verbandsgebiet ist. Näheres über die Flächenaufteilungspraxis des Verbandes ergibt sich aus dem nächstfolgenden Abschnitt 3, wo sich die Ueberlandplanung auch als Mittel zur Pflege der einzelnen Wirtschaftszweige erweist.

Der Verband hat auch Maßnahmen für Rauchverhütung vorbereitet. Durch Verbandsversammlungsbeschluß vom 28. Oktober 1924 ist ein besonderer Ausschuß beim Verband gebildet worden, dem Sachverständige aller beteiligten Industrien, Bergverwaltungen, chemischen Werke usw. angehören, der Untersuchungen und Verhandlungen über die Möglichkeit der Herabminderung von Rauchschäden eingeleitet hat. Offenbar ließe sich durch technische Verbesserungen der Verbrennungsanlagen und entsprechende Verwaltungsmaßnahmen viel zur Herabminderung der Rauchbelästigung erreichen.

Die durch all diese Verbandsarbeiten bewirkte Förderung der Volksgesundheit ist schon an und für sich als Stärkung der nationalen Volkskraft eine volkswirtschaftliche Wertschöpfung. Rein wirtschaftlich und zahlenmäßig wird sich die Arbeit des Verbandes auf dem Gebiete der Erhaltung von Grünflächen und der Schaffung gesunder Wohnbedingungen bald erfolgreich zeigen durch Ersparnis großer Summen an Krankengeldern, Unterstützungen, Heilgeldern. Vor allem wird die nationale Arbeitskraft viel besser geschont, also qualitativ und zeitlich leistungsfähiger werden. Doch kann dies erst die Zukunft beweisen.

Was die Pflege der landschaftlichen Schönheit speziell anbetrifft, so erfüllt der Verband diese Aufgabe außer durch Erhaltung von Grünflächen durch ständige Berücksichtigung der Interessen der Denkmalspflege, Naturdenkmalspflege und des Heimatschutzes bei der Durchführung seiner übrigen

---

1) „Die Bodenreform" 1920, S. 95.

Aufgaben, wie es § 1 Abs. 2 des Verbandsgesetzes verlangt. Er arbeitet hierin gemeinschaftlich mit der amtlichen Bezirksstelle für Naturdenkmalspflege.

Die Pflege landschaftlicher Schönheit hat ideelle Wertschöpfung im Auge, in erster Linie durch die Stärkung der Heimatliebe der Einwohner, worauf bislang zu geringe Aufmerksamkeit verwendet wurde. Aber auch die reine Wirtschaft dürfte an diesen Werten nicht uninteressiert sein, ist es doch anzunehmen, daß die Heranziehung und Haltung von Arbeitern, ferner die Verhütung ihrer Radikalisierung in einer schönen, geschätzten Gegend leichter und ökonomischer möglich ist als in einer nüchtern-reizlosen Gegend.

III. Industrie- und Landwirtschaftspolitik.

Jetzt steht hier noch zur Untersuchung, wie die Arbeiten des jungen Siedlungsverbandes auf die beiden Hauptwirtschaftszweige, die sich in den knappen, zur Verfügung stehenden Raum teilen müssen, fördernd oder hemmend einwirken: Auf die Industrie und auf die Landwirtschaft.

Den größten volkswirtschaftlichen Nutzen stiftet er für die Industrie analog ihrer weit vorwiegenden volkswirtschaftlichen Bedeutung in diesem Bezirk, den man auch die Werkstätte des Reiches nennt. Die Verkehrsförderung nach zwischengemeindlichen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten kommt der Industrie zugute, insbesondere

1. zur Verbindung von örtlich getrennten Produktionsstufen;
2. zur Heranführung der notwendigen Arbeitskräfte;
3. zur Verbesserung der Absatzwege.

Die Verteuerung des Baues von Verkehrswegen, die bei Nichtexistenz des Verbandes dadurch entstehen würde, daß erforderliches Gelände nicht rechtzeitig gesichert und von Bebauung freigehalten wird, würde vornehmlich die industriellen Betriebe des Bezirkes als die Hauptsteuerträger belasten.

Die Förderung der Volksgesundheit garantiert auf die Dauer, wie schon erwähnt, einen kräftigeren Arbeiterstamm, der zugleich länger arbeitsfähig bleibt. Unruhen und Aufstände innerhalb der Arbeiterschaft unterbleiben, da wichtige Gründe der Unzufriedenheit durch Fürsorge für menschenwürdiges Wohnen schwinden und mit der Schaffung notwendiger Erholungsflächen ein wohltätiger, beruhigender Einfluß sich geltend machen wird, den auf die Dauer nur die Verbindung mit der Natur auszuüben vermag. Auf längere Sicht steht zu erwarten, daß durch die präventive Gesundheitspolitik des Verbandes große Gemeindeausgaben gespart werden können, wodurch vor allem die steuerliche und soziale Belastung der Industrie vermindert werden könnte, die heute als viel zu hoch bezeichnet wird.

Auch die Landwirtschaft des Industriebezirks zieht Vorteile aus den verkehrs- und gesundheitspolitischen Verbandsarbeiten. Verbesserte Verkehrsmöglichkeiten bedeuten die günstigere Absatzmöglichkeit ihrer Produkte, aber auch bequemere und zeitsparende Verbindungen mit den Städten als ihren gegebenen Stellen für Wareneinkauf und als Sitz der Behörden und Geschäftsstellen ihrer Organisationen. Eine wichtige Rolle spielt auch die gute Verbindung für Schulung und Ausbildung der Landjugend.

Weniger ungetrübte Freude hat die Landwirtschaft an der Grünflächenpolitik des Verbandes. Die ungeheuer wichtige Bedeutung des Siedlungs-

verbandes als eine neutrale Stelle, die sich viel spezieller als die bisherigen Regierungs- und Selbstverwaltungsstellen damit befaßt, die ursprüngliche Rücksichtslosigkeit der Industrieausbreitung und die Schäden, die die Landwirtschaft durch die Industrie erleidet, zu vermindern, ist lange Zeit von den Landwirten verkannt worden. Die gesundheitlichen Arbeiten des Verbandes, wie die Plakat- und Schulpropaganda zugunsten der Grünflächen- und Walderhaltung, seine Bemühungen zur Pflege rauchharter Holzarten, die aus den Verbandsbaumschulen an die Landwirte abgegeben werden, seine Versuche zur Verminderung des Rauches und der Gase der Werke liegen doch in gleicher Weise auch im Interesse der Landwirte, die heute in ihrer Mehrzahl den Nutzen dieser Maßnahmen schon dankbar anerkennen. Sie sehen ein, daß etwas für die Volksgesundheit in dieser Richtung geschehen muß, begrüßen auch den Schutz, den der Verband ihren Flächen und Wäldern durch Gesetz, Propaganda und praktische Arbeit angedeihen läßt. Sie finden es jedoch ungerecht, wenn sie für die Nutzungsbeschränkung, mit der ihre Grundstücke belastet werden, sobald sie als Grünflächen eingetragen sind, keinerlei Entschädigung erhalten.

Es ist nämlich innerhalb der Fluchtlinien der Grünflächen jeder Bau ohne Einwilligung des Verbandes verboten. Der Eigentümer kann nach wie vor diese Grundstücke verkaufen, durch die darauf lastende Baubeschränkung aber kann der Wert derselben je nach Lage sehr gelitten haben. Dafür wird bislang der Eigentümer nicht entschädigt. Es kommt vielleicht einmal die Zeit, wo diese für die Allgemeinheit benötigten Erholungsflächen und Lufterneuerer wenigstens in dringenden Fällen in öffentliches Eigentum (des Verbandes oder der Gemeinden) gegen Entschädigung übergehen[1]); bis dahin aber hält sich der Land- und Forstwirt nicht verpflichtet, für den öffentlichen Bedarf an Grünflächen wirtschaftliche Opfer zu bringen, ohne entsprechend entschädigt zu werden. Man muß im Prinzip die Berechtigung dieser Forderung der Landwirtschaft anerkennen. Auch moralisch läßt sie sich gut rechtfertigen, wenn man sich klar macht, daß die planwirtschaftliche Behandlung der Flächen, die durch den Konservativismus des rheinischen und westfälischen Bauern zum Segen der Allgemeinheit der Natur und Vegetation bis heute erhalten geblieben sind, jetzt dadurch notwendig wird, daß andere Landwirte vorher höheren Kapitalgewinn zu erreichen suchten, in dem sie ihren Grund und Boden dem Ackerbau nach und nach entzogen und der Industrie verkauften, bis man plötzlich auf den dadurch entstehenden Schaden für die Volkswirtschaft aufmerksam wurde. Solange wir im Prinzip das Privateigentumsrecht an Grund und Boden beibehalten, dürfen wir die Eigentümer der Grünflächen nicht wirtschaftlich zu Märtyrern ihrer Bedeutung für die Volksgesundheit machen.

Zwar hat uns, wie Dr. Eduard David in seinem Werk „Sozialismus und Landwirtschaft“[2]) betont, die neue Verfassung von 1919 im Artikel 153 Absatz 3 einen ganz neuen Eigentumsbegriff gebracht: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich Dienst sein für das gemeine Beste.“

---

1) Wie lt. Ausführungsbestimmungen zum Verbandsgesetz (zu § 16 Abs. 1 Ziff. 1) beabsichtigt ist.

2) Verlag Quelle u. Meyer, Leipzig 1922.

Jedoch ist nach Dr. G. Anschütz und der herrschenden Ansicht dieser Verfassungssatz nur eine „Richtschnur, von welcher der Gesetzgeber[1]) bei der privat- und öffentlichrechtlichen Regelung des Privateigentums sich leiten lassen soll. Unmittelbare Rechtspflichten des Eigentümers entspringen daraus nicht".

Analog der Verbandspraxis sieht auch der Entwurf zum neuen preußischen Städtebaugesetz (v. Ministerialrat Fischer) keine Entschädigung in denjenigen Fällen vor, in welchen die Planfestsetzung für den Grundeigentümer Wirtschafts- oder Vermögensnachteile im Gefolge hat. Dagegen wendet sich der Westfälische Bauernverein, Bezirksverband Industriegebiet, Gladbeck i. W., in einer ausgegebenen Schrift[2]): „Dieser Mangel ist für den mit seinem Grund und Boden fest verwachsenen Landwirt unerträglich. Die Pflicht der völligen Schadloshaltung des Grundeigentümers ist entsprechend den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes von 1874 im Gesetz zu verankern. Insbesondere darf hinsichtlich Höhe und Umfang der Entschädigung letzten Endes auch der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen werden." Weiter werden dann folgende „Mindestforderungen" aufgestellt:

a) Daß die interessierten Gemeindeverbände auf Antrag innerhalb einer kurz bemessenen Frist die Grünflächen käuflich erwerben müssen;

b) Daß während dieser Frist dem Eigentümer eine unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Verhältnisse angemessene Entschädigung zu gewähren ist.

Wie ist nun die Stellung des Siedlungsverbandes zu dieser Forderung des Grundbesitzes?

Er will prinzipiell entschädigen, wo Schaden entsteht, glaubt aber, daß in der Regel kein solcher vorkommt, da es Grundsatz des Verbandes ist, normalerweise kein Grundstück als Grünfläche zu erklären, das zum Wohnungsbau oder als Fabrikgelände reif ist. Einer land- oder forstwirtschaftlich genutzten Fläche aber schadet es nicht, wenn sie im Verbandsverzeichnis den Namen Grünfläche trägt. Wird eine Bebauung aus irgendeinem Anlaß nötig, so wird sich der Verband der Notwendigkeit der Aufgabe eines Grünflächenprädikates nicht verschließen, aber dem Baugrundspekulantentum will der Verband keinen Vorschub leisten. Für ihn gilt der Satz: Entgangener Gewinn ist nicht identisch mit entstandenem Verlust. Dabei ist meistens der Grundbesitzer für den Nachteil der Baubeschränkung auf dem einen Grundstück durch enorme Preissteigerungen auf anderen für Industrie- oder Wohnbauten zugelassenen Grundstücken mehr als entschädigt. Beantragt jedoch eine Gemeinde ein längst baureifes Grundstück zur Aufnahme in das Grünflächen-Verzeichnis, so ist der Verband gerecht genug, diesem Wunsche nur unter der Bedingung nachzukommen, daß die betreffende Gemeinde das Grundstück käuflich erwirbt oder pachtet.

Auch der Grundbesitz wird sich bald an den neuen Gedanken gewöhnen, daß jetzt kommunalpolitische Zweckmäßigkeit, nicht etwa Willkür, über die Wertänderung der Grundstücke bestimmend sein wird, wo früher der Zufall und das spekulative Gewinnstreben einzelner Privater entschied. Für eine

---

1) Gesperrt vom Verfasser.

2) Besondere Drucksache: „Stellungnahme zum Entwurf des Städtebaugesetzes" vom 1. Oktober 1925.

gewissenhaft-objektive Behandlung der Flächenaufteilung werden uns der Verband als übergemeindliche Behörde und seine Verfassung die beste Gewähr bieten.

Daß aber diese Verbandspraxis in Grenzfällen auch zu Härten gegenüber einzelnen Grundeigentümern führen kann, ist verständlich. Wenn auch die Höhe solchen Schadens zahlenmäßig schwer anzugeben ist, so sollte er gerechterweise doch jeweils vom Siedlungsverband berücksichtigt werden, da der jeweilig gewollte Nutzen ein zu bringendes Opfer Wert sein soll. Halten wir den Landwirt von wirklichem Schaden frei, so wird er gern mitarbeiten an dem großen Werk des Siedlungsverbandes.

Beiden Berufszweigen, der Industrie sowohl wie der Landwirtschaft, wird gleicherweise gedient durch die vorausschauende Ueberlandplanung, durch die Flächenaufteilung, die der Verband nach Möglichkeit eher vornehmen will, als die Industrieanlagen und Wohnbauten das Gelände planlos zerstückelt haben. Die alten Bauordnungen konnten nur die Art der Bebauung, nicht aber die Baustellen vorschreiben. Irgendeine Bebauung mußten sie an jeder Stelle zulassen. So ist denn in den schon stärker besiedelten Teilen des Gebiets nach den Worten Dr. Rappaports[1]) „alles übersät mit mehr oder minder unterbrochener Wohnbebauung: Hier eine kleine Siedlung, dort einige viergeschossige Wohnhäuser, dann wieder Einzelhäuser mit beiderseitigen Brandgiebeln, daneben ein alter Kotten früherer Tage, alles zerstreut, wie es der Zufall, der Grundbesitz und der jeweilige Bedarf mit sich brachte.“ Zwischen diese wilden Bauten mußten sich, wiederum regellos, die Industrieanlagen zwängen, hie und da noch ein Stück Landes freilassend, das der landwirtschaftlichen Benutzung überlassen blieb, Land, das nur selten nach dem Maßstab der Bodenqualität dazu gewählt wurde, während gute Böden, von hohen häßlichen Bahndämmen zerschnitten, als Industriegelände dienen.

Aber auch das Industrieland war in der Regel gestört und beengt durch die beschriebenen Wohnbauten und durch ungünstig gelegte Verkehrswege. Wurde dann wieder eine Erweiterung der Industrieanlagen erforderlich, so mußten entweder Häuser oder Häuserblocks weggekauft, oder, um diese Kosten zu vermeiden, getrennt vom Hauptwerk an andrer Stelle Ergänzungsbetriebe angelegt werden, was ebenfalls meist Produktionsverteuerung bedeutete; neue Wohngebiete wurden von der Industrie miteingesponnen. Diese Verhältnisse, die letzten Endes die Rentabilität industrieller und landwirtschaftlicher Betriebe stark beeinträchtigten, riefen dringend um Abhilfe. Hier hat sich der S. R. als weitblickende neutrale Kommunalbehörde, gerüstet mit besonderen Rechtsmitteln, einen Wirkungskreis von höchster volkswirtschaftlicher Bedeutung geschaffen, worin ihr das Mittel der Ueberlandplanung eine geeignete Handhabe bietet.

In dem alten, zugebauten Industriegebiet freilich ist in dieser Beziehung nicht mehr viel zu retten, aber in neuzuerschließenden und noch nicht dichtbesiedelten Gebieten weiß der Verband obige Erscheinungen durch frühzeitige Aufstellung von Flächenaufteilungsplänen zu verhindern.

---

[1]) „Deutsches Bauwesen“ vom 16. Juli 1925, Artikel: „Stadtbaupläne und Flächenaufteilungspläne im Ruhrgebiet“.

Zunächst werden hier die örtlich gebundenen Rohstoffstellen, also vor allem die Kohlenschächte als gegebene Festpunkte fixiert. Wenn eben möglich, reserviert der Verband ein weites Gelände um die Rohstoffstellen für Industrieanlagen, da es wertvoll ist, wenn die Erzeugungsstellen, also die Schwerindustrie, nah der Kohle sich entfalten, weil dann durch Transportkostenersparnis die Wirtschaftlichkeit am größten ist. Doch wird schon bei der Auswahl dieser Industriegelände Rücksicht auf die Bodenqualität genommen, um nicht wichtige landwirtschaftliche Interessen zu benachteiligen. Die besten Böden werden für die Landwirtschaft reserviert, geeignete Grünflächengebiete als solche ausgeschieden und dann die Wohngebiete bestimmt nach den oben dargelegten Gesichtspunkten, wobei der geschätzte Arbeiterbedarf nebst Zahl der zugehörigen gewerblichen und freien Berufstätigen die Größe des Wohngebietes bestimmt. Die notwendigen Verkehrslinien für Nah- und Fernverkehr werden dann eingefügt. In der Praxis werden meist schon gewisse Siedlungen und Industriegelände sowie Verkehrswege als festliegend gegeben sein, wenn die Verbandsarbeit in einem Gebiete einsetzen soll, die dann natürlich die Ausgangspunkte beim Aufstellen des Nutzungsplanes bilden müssen. Durch solche Nutzungspläne schafft der Verband die geeigneten Vorbedingungen für eine freie wirtschaftliche Entfaltung von Industrie und Landwirtschaft, indem er einerseits die Produktionsflächen für beide Wirtschaftszweige nebeneinander, nicht durcheinander lagert, anderseits auf Qualitätsverhältnisse der Böden und die Verkehrsangelegenheiten Rücksicht nimmt. So ist heute der Landwirt auch in der Lage, im Vertrauen auf die für lange Zeit gültige Festsetzung der landwirtschaftlichen Flächen weitsichtige Kultur und Intensivierung zu betreiben.

Ein weiterer Nutzen des Verbandes für die Landwirte des Bezirkes hat sich in der Praxis erwiesen hinsichtlich der Entschädigungsfrage bei Bodenenteignungen, indem diese an Stelle von oft sozialistisch und grundbesitzfeindlich orientierten Industriegemeindevertretungen jetzt von höherer weiterblickender Warte aus mit einigermaßen angemessenen Einschätzungen vom S. R. aus erfolgen.

Zur Zusammenfassung sollen hier die Worte folgen, mit denen der Verbandsdirektor Dr. Schmidt seinen Vortrag auf der Amsterdamer Tagung des Internationalen Kongresses für Städtebau und Siedlungswesen (1924) schloß: „Hieraus ist zu ersehen, daß mit Hilfe des Verbandsgesetzes versucht wird, in das bisherige freie Spiel der Kräfte und Interessen planmäßig ordnend einzugreifen, die Interessen miteinander auszugleichen im rein volkswirtschaftlichen Interesse, also kurzer Hand, Ordnung zu schaffen. Hierdurch wird unnötiges und kostspieliges Gegeneinanderarbeiten gespart. Ein stark zusammengedrängtes Volk richtet sich in dem geringen verfügbaren Raum möglichst praktisch und häuslich ein."

C. Die Arbeit des Verbandes im Lichte der zeitgenössischen Bodenreform.

Wie ein roter Faden durchzieht die ganzen Arbeiten des Verbandes das Streben, den gegebenen knappen Boden im Verbandsgebiete im Sinne

und zum Besten der Gesamtwirtschaft und Volksgesundheit bestens auszuwerten. Auch von der Bodenreformbewegung ist bekannt, daß sie den knapp gegebenen Boden besser als bisher dem Wohl der Gesamtheit dienstbar machen will. Da erscheint die Frage interessant, ob und wie weit sich die Bestrebungen beider decken und inwiefern sie divergieren; doch hat sich bisher noch keine Literatur mit dieser Frage befaßt, so wichtig auch die Verbandsarbeit unter dem Gesichtswinkel der Bodenreformer erscheint.

Was die Bodenreform will, läßt sich am besten aus dem einheitlichen Programm des Bundes Deutscher Bodenreformer erkennen. Der „Bund Deutscher Bodenreformer" tritt dafür ein, daß der Boden, diese Grundlage aller nationalen Existenz, unter ein Recht gestellt werde, das seinen Gebrauch als Werk- und Wohnstätte fördert, das jeden Mißbrauch mit ihm ausschließt, und das die Wertsteigerungen, die er ohne Zutun des einzelnen erhält, möglichst dem Volksganzen nutzbar macht."

Dieser Satz, der kurz das ganze Programm aller deutsch sprechenden Bodenreformer enthält, ist offenbar sehr allgemein und weit gehalten, um alle bodenreformischen Bestrebungen und Organisationen (es gab zeitweise vier verschiedene Organisationen) in Deutschland unter einem Programm zu einigen, was ja auch gelungen ist. Nach diesen allgemeinen Bodenreformforderungen ist jede rechtliche Neuerung, die die Bodennutzung als Werk- und Wohnstätte fördert, oder die den Mißbrauch des Bodens verringert oder den Schaden, den die Bodenwertsteigerungen dem Volksganzen bringen, auch nur vermindert, schon eine positive Tat im Sinne der Bodenreform, da nach Damaschke[1]) nur der „Weg schrittweiser Reform" in Deutschland möglich ist. Dürfen wir das sagen, so ist in der Tat das Verbandsgesetz vom 5. Mai 1920 ein Fortschritt im Sinne der modernen Bodenreformer, weil damit eine Organisation, mit starken Rechtsmitteln ausgestattet, geschaffen wurde, die die genannten Ziele in seinen Aufgabenkreis miteinschließt, zum mindesten aber zu fördern geeignet ist.

Wie im Vorhergehenden dargelegt wurde, hat nämlich der Verband in Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgabe mancherlei Maßnahmen ergriffen, die den Gebrauch des Bodens „als Werk- und Wohnstätte" fördern. „Die Förderung der Siedlungstätigkeit im Verbandsgebiete" als allgemeine Verbandsaufgabe laut § 1, Abs. 1 des Verbandsgesetzes kommt ja den Forderungen des Bodenreformprogramms weit entgegen. Die gesamten Arbeiten des Verbandes zugunsten der Volksgesundheit und die Planung geräumiger Wohngebiete fördern den Gebrauch des Bodens als Wohnstätte; die planmäßige Flächenaufteilung zum Zwecke eines reibungslosen und ökonomischen Nebeneinanderarbeitens der beiden Hauptwirtschaftszweige fördert zweifellos den Gebrauch des Bodens als Werkstätte Wenn gewisse Landstriche durch den Verband als Grünflächen erhalten, wenn Verschandlungen der Gegend vermieden werden, so verhindert er einen „Mißbrauch" des Bodens. Die Uebertragung der Enteignungsbefugnisse eines Bezirkswohnungskommissärs auf den Verbandspräsidenten befähigt diesen, zur Förderung des Wohnungsbaues den Mißbrauch des Bodens zur Spekulation und übertriebene Wertsteigerungen von Baugrund wirksam zu be-

[1]) „Die Bodenreform" 1920 S. 355.

kämpfen. Wenn er die Wertsteigerung der Geländestreifen, die zu Verkehrswegen ausersehen sind, frühzeitig durch „Verkehrsbänder" zugunsten der Allgemeinheit vermeidet, handelt er gewiß im Sinne der dritten Bodenreformforderung. Diese Erfüllung von Bodenreformforderungen geschieht aber auch aus dem Geiste der Bodenreform heraus: Der Boden, besonders in diesem Bezirk, ist knapp, und der Bodenbesitzer hat Monopoltendenz; der Boden ist aber die Grundlage unserer nationalen Existenz; also hat die Oeffentlichkeit einen Anspruch darauf, daß die Bodennutzung staatlich überwacht wird.

Als Tertium steht verbindend zwischen Bodenreform und Verbandsgesetz der Artikel 155 der neuen Reichsverfassung, der die allgemeinsten Forderungen der Bodenreform grundsatz-gesetzlich festgelegt und legalisiert hat, und im Sinne dieses Artikels sucht sich der Verband nutzbringend zu betätigen.

Zwar ist der Verbandsdirektor, Dr. Schmidt-Essen, nicht Mitglied des Bundes Deutscher Bodenreformer; es ist ja auch leicht denkbar, daß ein Wirtschaftspolitiker, der des Vertrauens weitester Kreise bedarf, sich besser außerhalb einer Organisation hält, deren Ideen immerhin noch erbitterte Kampfobjekte darstellen zwischen den Angehörigen der verschiedenen Wirtschaftszweige und Besitzklassen. Auf Grund seiner praktischen Arbeit jedoch dürfen wir annehmen, daß er innerlich zu den grundsätzlichen Forderungen der Bodenreform steht.

Konnte eben festgestellt werden, daß Verbandsgründung und Verbandstätigkeit einen positiven Fortschritt auf bodenreformerischem Gebiete bedeuten, so muß jetzt einschränkend betont werden, daß der Verband bei all dem nur einen Teilerfolg darstellt in Richtung der Bodenreformziele, daß also nur ein kleiner Teil derselben vom Verband erfüllt wird. Schon die Beschränkung dieser Rechts- und Organisationsneuerung auf einen räumlich kleinen Bezirk des Reiches bedeutet im Lichte der Bodenreform eine Schwäche: Bodenreform soll überall Platz greifen; der Siedlungsverband will nur die siedlungstechnischen Schwierigkeiten im Industriegebiet als solchem beheben. Ferner beschränkt sich das Gesetz und die Arbeit des Verbandes auf Eingriffe in die Bodennutzung, soweit sie für reibungslose Wirtschaftsentfaltung und allgemeine Volksgesundheit erforderlich erscheinen, während die Hauptforderung der Bodenreform, die Nutzbarmachung der Grundrente für die Allgemeinheit und damit die Bekämpfung der zunehmenden Volksarmut in fortschrittlichen Gegenden, dem Verbande keineswegs zur Aufgabe gestellt und gesetzlich noch nicht ermöglicht ist. Wenn der Verband gewisse Flächen durch Kauf der Allgemeinheit sichern möchte (Ausführungsanweisung zu § 16 Abs. 1 Ziff. 1 b) — entschädigungslose Enteignung kommt für ihn ebensowenig in Betracht wie für moderne Bodenreformer —, so will er dadurch nur bleibende Erholungsflächen schaffen, während die für den Wohnungsbau freigegebenen Flächen nach wie vor im Prinzip dem freien Baugrundmarkt unterliegen. Die Bildung der Grundrente ist nach der herrschenden Ansicht gesetzmäßig und unvermeidlich. Um sie zugunsten der Gesamtheit zu erfassen, wären radikale rechtliche Umwälzungen erforderlich, von denen das Verbandsgesetz noch weit entfernt ist, und die auch nicht in der Aufgabensphäre des Verbandes liegen.

Immerhin kann die Bodenreform eine praktische Erfüllung von Teilen ihrer Forderungen durch den Verband feststellen. Nun ist aber der Ausgangspunkt zur Schaffung des Verbandes keineswegs die Bodenreformbewegung, sondern es sind die Erfahrungen der Kommunalpolitik im Industriebezirk, die die Verbandsgründung dringend erheischten. Wir dürfen es deshalb als eine Bestätigung der Berechtigung wenigstens der auch vom Verband aufgegriffenen Bodenreformgedanken ansehen, wenn die Kommunalpolitik segensreich die von der Bodenreform beklagten Mißstände bekämpfen kann, wie es aus Obigem hervorging. Daß aber diese kommunalpolitische Reform sich zuerst in dem Bezirk entwickelte, der in Deutschland in seiner industriewirtschaftlichen Entwicklung und Siedlungsdichte am weitesten fortgeschritten ist, diese Tatsache steht ganz im Einklang mit der Bodenreformtheorie des Begründers Henry George, der sein epochemachendes Werk mit: „Fortschritt und Armut" betitelte und schon damit andeutete, daß die Reformarbeit zur Verhütung der Volksarmut umso dringender würde, je weiter fortgeschritten ein Land in Beziehung auf Wirtschaft und Besiedlungsdichte ist.

D. Das empirische Ergebnis der Verbandstätigkeit: Die Notwendigkeit frühzeitiger Ueberlandplanung.

Viel angefeindet, teils verleumdet, teils mit Recht korrigiert, ist der Verband in kurzer Zeit an Bedeutung und Ansehen so gewachsen, daß ihn im Verbandsgebiet kein Verantwortungsbewußter mehr entbehren möchte, wie selbst in Landwirtschaftskreisen zugegeben wird. Was Städtebauer und Kommunalpolitiker schon lange vor dem Kriege behaupteten und verfochten, das hat der S. R. in der Praxis bewiesen und vor aller Welt deutlich gemacht: Im Siedlungswesen reicht das laissez faire nicht aus, es genügen auch nicht die örtlichen baupolizeilichen Vorschriften und städtischen Bebauungspläne, sobald sich die Aenderung der gewerblichen Struktur und Siedlungsdichte eines Wirtschaftsgebietes in einer Umwälzung der Bodennutzung auswirkt, wie es vor allem beim Vordringen der Industrie in bislang agrarisch genutztes Gebiet und bei wachsender Akkumulation von Städten der Fall ist. In dieser Funktion als praktisches Lehrexempel liegt vielleicht die größte volkswirtschaftliche Bedeutung des S. R., und an dieser Lehre darf die Wissenschaft der Nationalökonomie nicht achtlos vorbeigehen. Ein Siedlungsverband soll für die Gesamtheit Vorteile erwirken, und zwar nicht etwa auf Kosten Einzelner, sondern nur durch Zusammenfassung aller durch Zersplitterung sich schwächenden Siedlungskräfte. Er soll die ausgeglichene Summierung aller Einzelinteressen, auch mit Rücksicht auf das übergeordnete Land und Reich, darstellen. Für ihn können sich die Kräfte höchster Intelligenz und der gesamten bisherigen Erfahrung in Siedlungssachen am wirkungsvollsten einsetzen, die sonst nicht voll ausgenützt würden. Der volkswirtschaftliche Begriff der Spezialisierung erfährt hier eine fruchtbare Verwirklichung auf dem Gebiete des Gesamtsiedlungswesens.

Selbst ausländische Staaten interessieren sich für die Schrittmacherarbeit des Verbandes, wie aus den Bemühungen fremder, besonders englischer, ja sogar japanischer Kommissionen hervorgeht, die beim S. R. vorgesprochen und um Informationen über seine bewährte Organisation und

Arbeit gebeten haben, um diese in ihren Ländern entsprechend in Anwendung zu bringen. Auch der Arbeitsausschuß des Internationalen Kongresses für Städtebau und Siedlungswesen in Amsterdam im Jahre 1924 hat sich mit diesen Fragen eingehend befaßt und nicht zuletzt unter der Einwirkung der Vorträge führender deutscher Städtebauer, Verbandsdirektor Dr. ing. R. Schmidt, Essen, und Baudirektor Professor Dr. ing. F. Schumacher, Hamburg, folgende Leitsätze für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Länder aufgestellt:

1. Ein unbeschränktes Anwachsen der Großstädte ist nicht erwünscht. Die Zustände in den allergrößten Städten sind eine Warnung für kleinere.

2. Dezentralisation mittels Trabantenstädte kann in vielen Fällen ein Mittel sein, dem Entstehen allzu großer Stadtkörper vorzubeugen.

3. Es ist erwünscht, daß die Großstädte durch Grüngürtel abgeschlossen werden, die dauernd für Ackerbau, Gärten, Viehzucht usw. bestimmt sind; das Entstehen endloser Häusermeere würde dadurch verhindert.

4. Angesichts der schnellen Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Kraftwagen- und Autobusverkehrs, ist in Zukunft den kommunalen und interkommunalen Verkehrsfragen mehr Aufmerksamkeit zu widmen als bisher.

5. Ueberlandplanungen sind in der Umgebung von Großstädten besonders notwendig, wenn diese in kurzen Abständen voneinander liegen oder zahlreiche kleinere Städte sich in der Nähe befinden. Die Ueberlandpläne sollen keine einheitlichen Bebauungspläne sein, vielmehr die Ueberdeckung ganzer Bezirke mit zusammenhängenden Bebauungsplänen verhindern.

6. Ueberlandpläne sollen elastisch sein und abgeändert werden, sobald die Zustände sich ändern. Die Umgestaltung soll jedoch nur aus Gründen des öffentlichen Wohles erfolgen.

7. Bebauungspläne und Ueberlandpläne (regionale Nutzungspläne) sollen durch Gesetz eine Rechtskraft erlangen, die es ermöglicht, den Boden seiner planmäßigen Bestimmung zuzuführen, solange der Plan zu Recht besteht.

Die häßlichen, ungesunden und verkehrshindernden Zustände, die wir im alten Industriegebiet zu beklagen haben, sind selbst unter großen Kosten nicht mehr gut zu machen. Aber in neuerschlossenen Industriegegenden kann der Verband den Eintritt solcher Zustände vermeiden. Nationalwirtschaftlich kann also die Arbeit eines Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk den größten Nutzen stiften in solchen Gebieten, die erst im Anfangsstadium einer stärkeren Industrialisierung oder Siedlungsverdichtung stehen. In Uebereinstimmung damit schreibt Privatdozent Dr.-Ing. Heisterbergk, Krefeld[1]): „Bisher ist in Deutschland noch jeder Zweckverband um Jahrzehnte zu spät gekommen, weil man die Gefahren erst dann erkannte, wenn sie längst Tatsache geworden waren.“ Es ist daher von größter Wichtigkeit, darauf hinzudrängen, daß in allen noch ländlichen Gebieten, die eine stärkere Industrialisierung zu erwarten haben, mit frühzeitiger Ueberlandplanungsarbeit begonnen wird, und zwar durch eine Organisation, die auch mit den erforderlichen gesetzlichen Mitteln ausgestattet ist.

---

[1]) In der „Verkehrstechnik“ vom 13. März 1925, Artikel: „Die bisherige Tätigkeit des S. R.“

Diese Forderung wird viel bekämpft von industriefeindlicher Seite, vor allem also von landwirtschaftlicher, weil man hier die Befürchtung hegt, daß dadurch die Industrialisierung künstlich gefördert wird. Dieser Standpunkt ist jedoch nicht richtig. Die Kohlenindustrie z. B. schreitet in einem Gebiet, das Kohlenschätze birgt, unweigerlich vor, sowohl mit Ueberlandplanungsarbeit als auch ohne diese, nur daß die Begleitumstände im zweiten Falle viel schlimmer sind als im ersteren. Nicht, um die Industrie anzubahnen, wird ein Flächenaufteilungsplan gefordert, sondern um die nach wirtschaftlichen Tendenzen wahrscheinlich kommende Industrie nach verkehrspolitischen, gesundheitlichen und landschaftlichen Gesichtspunkten friedlich neben die alteingesessene Landwirtschaft zu setzen. Im Verbandsgebiet hat zwar in erster Linie der Industrielle Nutzen aus der Verbandsarbeit. des ferneren aber auch der Landwirt, wie in einem früheren Abschnitt gezeigt wurde; das zeugt aber nur von dem volkswirtschaftlichen Wert des Verbandes, da sich eine Hebung der Volkswirtschaft auch in den einzelnen Privatwirtschaften bemerkbar machen muß.

Aber selbst bei der Annahme, durch Plansiedlungspolitik werde das Eindringen der Industrie in etwa begünstigt, ergeben sich doch noch große Vorteile auch für die Landwirtschaft des Gebietes.

Denn einmal würde der Nutzen, den eine Landwirtschaft von eindringender Industrie empfängt, durch die Industriebegünstigung gefördert.[1])

1. Alle Berufsstände heben sich mit der Entwicklung der Industrie, „bis zu einem gewissen Grade auch die Landwirtschaft".

2. Die Preise für Grund und Boden steigen erheblich. Durch Verkäufe werden viele Grundbesitzer reich und können sich anderswo viel größer wieder ansiedeln.

3. Die landwirtschaftliche Produktion wird mehr begehrt, besonders solche Artikel, die wegen Empfindlichkeit oder Volumens weiten Transport nicht vertragen.

4. Durch Marktnähe wird Ausschaltung von Produktenhändlern erleichtert. Für die Landwirtschaft wird ein Teilgewinn an den Zwischengewinnen durch direkte Lieferung an Konsumenten ermöglicht.

5. Durch Verkehrsaufschließung, die mit Industrialisierung verbunden ist, ergeben sich auch für die Landwirtschaft besserer Absatz, bessere Warenversorgung und bessere Ausbildungsmöglichkeit der Jugend.

All diese Vorteile der Industrialisierung bezeichnet Landwirtschaftsschuldirektor Lenter als von größter Wichtigkeit für die Landwirtschaft. Im industrialisierten Kreise Recklinghausen sei die Landwirtschaft wohlhabend geworden, was sich in größerer Unternehmungslust und landwirtschaftlicher Intensivierung bemerkbar mache.

Zum andern führt er bedeutende Nachteile der Industrialisierung für die Landwirtschaft an, die ihm den Einzug der Industrie unerwünscht erscheinen lassen.

---

[1]) Angeführte Vor- und Nachteile entnehme ich den gewiß nicht zugunsten der Industrie gemachten Ausführungen des Landwirtschaftsschul-Direktors L e n t e r, Horneburg: „Die landwirtschaftlichen Verhältnisse im Kreise Recklinghausen" im Werke „Monographien deutscher Landkreise", Band 1.

1. Sinkendes Ansehen im öffentlichen Leben, Bedeutungslosigkeit in Gemeinde und Kreisvertretungen.

2. Materielle Schäden: In Flüssen und Bächen giftige Abwässer, die großes Viehsterben und Zerstörung der Grasnarbe verursachen; Zerstörung von Wasserkraftanlagen und Fischereien; Trockenlegung von Brunnen und Teichen, Senkung des Grundwasserstandes in Wiesen, Bodensenkungen; vor allem Rauchschäden, dadurch Versauerung des Bodens, Verkümmerung der Vegetation, Beschädigung an Metallteilen durch die schweflige Säure. Ferner: Diebstähle auf den Feldern, Schwinden des Waldes.

Gerade diese Schäden der Industrialisierung auszumerzen oder in neu-erschlossenen Industriegebieten fern zu halten, hat sich im Vorigen als das ernsteste Ziel der Verbandsarbeiten herausgestellt. All diese materiellen Nachteile für die Landwirtschaft sind ja fast identisch mit den gesundheitlichen und landwirtschaftlichen Schäden für die Allgemeinheit, deren Bekämpfung vornehmste Aufgabe des S. R. ist.

Was jedoch die sinkende Bedeutung der Landwirtschaft in den Gemeindevertretungen anbetrifft, so ist eine übergemeindliche Organisation auf dem wichtigen kommunalen Gebiet des Siedlungswesens am ehesten geeignet, eine ausgeglichene, auch landwirtschaftliche Vertretung zu haben, so daß selbst in ausgesprochenen Industriegemeinden die berechtigten landwirtschaftlichen Interessen gewahrt bleiben. Die Landwirte vieler Industriegemeinden des Verbandsgebietes verdanken dem S. R. eine objektive angemessene Behandlung ihrer Privatinteressen.

So ermöglich ein Siedlungsverband, der Landwirtschaft eines Gebietes die Vorteile der Industrialisierung, die „von größter Wichtigkeit“ sind, zugute kommen zu lassen, ohne bislang so abschreckende Nachteile mit ihnen zu verknüpfen. Wenn noch nicht alle Nachteile der Industrie vermieden werden können, so liegt das zum Teil begründet in noch vorhandenen technischen Mängeln und in dem jungen Alter der gegen die Industrieschäden ankämpfenden Bewegung, vor allem des Ueberlandplanungsgedankens.

Nach dem Beispiel des S. R., allerdings nicht mit denselben gesetzlichen Befugnissen, haben in den letzten Jahren auch andre Industriegebiete Organisationen mit dem Zweck der Landesplanungsarbeit gebildet in Form von freiwilligen Vereinbarungen der beteiligten Kommunen, vor allem die engeren Industriegebiete in Oberschlesien und Mitteldeutschland und der Regierungsbezirk Düsseldorf. Wir haben aber in Deutschland noch unbeplante Landstriche, trotzdem sie neben vorwiegender Landwirtschaft schon eine kräftige Industrie enthalten und nach menschlichem Ermessen durch ihre Kohlenschätze die aussichtsreichsten Zukunftsgebiete für ausgedehnte Industrialisierung bilden; hier ist vor allem zu denken an die Randgebiete des Ruhrkohlenbezirks nördlich der Lippe, wohin der Abbau der Kohlenflöze immer deutlicher hindrängt. Hier ist es dringend an der Zeit, daß die Forderung nach frühzeitiger Landesplanungsarbeit in die Tat umgesetzt wird.

2. Hauptteil.

Die Auswertung der Verbandserfahrungen für die Siedlungsgestaltung des Kreises Beckum.

A. Die Struktur des Kreises Beckum.

I. Die politischen und geographischen Verhältnisse.

Einer der in Industrialisierung begriffenen Nachbarkreise des Verbandsgebietes nördlich der Lippe, die dringend aufmerksamer Siedlungspolitik harren, ist der Landkreis Beckum. Nachfolgende kurze Beschreibung der Verhältnisse des Kreises wird das bestätigen und zugleich die notwendige Unterlage bieten, um zu einem Urteil über die beste Lösung des dortigen Siedlungsproblems zu gelangen.

Politisch gehört der Kreis Beckum zum Regierungsbezirk Münster, der mit den Regierungsbezirken Minden im Osten und Arnsberg im Süden die Provinz Westfalen darstellt. Der Kreis füllt die Fläche des südöstlichen Zipfels des Regierungsbezirks Münster aus; dadurch liegt er genau im Zentrum Westfalens. Das Kreisgebiet grenzt im Westen an den Kreis Lüdinghausen, im Nordwesten an den Landkreis Münster, im Norden an den Kreis Warendorf, im Osten an den Regierungsbezirk Minden (Kreis Wiedenbrück) und im Süden an den Regierungsbezirk Arnsberg, und zwar an die Kreise Lippstadt, Soest und Hamm. Die gemeinsame Grenze zwischen den Kreisen Hamm und Beckum, ca. 15 Kilometer lang, bildet zugleich die Berührungsstelle des Kreises mit dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. Die Staatsaufsicht für den Kreis liegt beim Landratsamt in Beckum, z. Zt. unter dem Landrat Fenner von Fenneberg. Derselbe ist zugleich Vorsitzender des Kreisausschusses, der als ausführendes Organ des Kreistages die Geschäfte der Selbstverwaltung des Kreises wahrnimmt.

Die Städte des Kreises sind Ahlen (22 242 Einwohner), Beckum (10 664 Einwohner), Oelde (5874 Einwohner) und Sendenhorst (2455 Einwohner); die Aemter des Kreises sind: Ahlen, Beckum, Ennigerloh, Heeßen, Liesborn, Neubeckum, Oelde, Vorhelm und Wadersloh. Die Städte Ahlen, Beckum und Sendenhorst habeh an der Spitze ihrer Verwaltung einen Bürgermeister, während die Geschäfte der Stadt Oelde vom Amtmann des Amtes Oelde mitversorgt werden, der somit zwei Funktionen in sich vereinigt.

Die Baubehörde liegt bei den einzelnen Aemtern, die der Bauabteilung der Regierung zu Münster unterstellt sind, wohin alle Gemeinden, die Veränderungen von Straßen oder Plätzen planen, nach dem Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875 ihre Bebauungspläne einzusenden haben. In Beckum besteht als Einrichtung des Kreisausschusses ein Kreisbauamt unter Leitung des Kreisbaurates Poschen, das nur ein technisches Zentralinstitut für die kleineren Aemter des Kreises darstellt, deren Bauämter keine eigenen technischen Bureaus unterhalten. In der Kreistagssitzung vom 30. Juni 1925 wurde die Errichtung einer kulturbautechnischen Abteilung beschlossen, für die ein Kreiswiesenbaumeister bestellt wurde in Anbetracht der außerordentlich schlechten Lage der Wasserverhältnisse des Kreises. Im Kreise Beckum, der teils zum Bezirk des Kulturbauamts Lippstadt (südlich),

teils zu dem des Kulturbauamts Münster (nördlich) gehört, sind gegenwärtig zahlreiche Wassergenossenschaften teils gebildet, teils im Entstehen, um mit staatlichen Beihilfen die notwendige Bodenverbesserung und Regelung der Wasserläufe herbeizuführen.

Der Kreis Beckum liegt noch in der Tiefebene des Münsterlandes (eine Bezeichnung für das Gebiet, das mit dem des Regierungsbezirkes Münster annähernd identisch ist), das im Osten und Süden umrahmt ist von den Bergen des Teutoburgerwaldes und des Sauerlandes. Mitten durch den sonst ebenen oder welligen Kreis ziehen sich die „Beckumer Berge", ein Hügelzug, der an der Ostgrenze mit einem Hochplateau, auf dem der idyllische Wallfahrts- und Ausflugsort Stromberg (150 Meter ü. M.) liegt, beginnt und sich über Beckum hinaus fast bis an die Lippe in südöstlicher Richtung erstreckt. Der höchste Punkt des Kreises ist der Mackenberg mit 173 Meter ü. M. Nach Süden und Osten hin fallen die Höhen steil ab zu einer Tiefebene von ca. 60 bis 70 Meter ü. M. Zur Nordseite hin, hier allmählich abfallend, entsenden die Beckumer Berge drei Flüßchen, die Werse, die Angel und die Axel, deren Wasser von der Ems aufgenommen wird. Im Süden des Kreises bildet die Lippe die Grenze gegen den Regierungsbezirk Arnsberg. Im Südosten des Kreises nimmt die Lippe die Glenne auf. Unzählige weitere kleinere Wasserläufe durchziehen den Kreis.

Der Boden des Kreises ist zum größten Teil fruchtbarer schwerer Tonboden, auch Kleiboden genannt. In seinen tieferen Schichten finden wir Kalk und Mergel. Im Bereiche des Beckumer Höhenzuges treten diese Schichten mehr an die Oberfläche, stellenweise so nackt, daß nur spärlicher Graswuchs dort vegetieren kann (Mackenberg und Fliemerberg). Südlich der Höhen finden wir den Boden der Ebene kalkarm; während sich im Norden der Kalkboden noch bis in den Kreis Warendorf erstreckt. Im Nordwesten, bei Sendenhorst und an der Lippe (Liesborn), treffen wir sandigen Boden. Nach Meitzen: „Der Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des preußischen Staates" ergeben sich folgende Verhältnisse im Anteil vom Hundert der Gesamtfläche:

	Kr. Beckum	Reg.-Bez. Münster
Lehm- und Tonboden	84,6	29,7
Lehmiger Sand	4,1	16,4
Sandboden	11,3	44,4
Moor	—	9,4
Kalklager unter dem Boden	33,2	7,9

Die Kohlenflöze, die sich vom Westen her auch in den Kreis Beckum hineinziehen, gehen nach Osten zu immer tiefer. Im Westen des Kreises, bei Heeßen und Ahlen, ist das Deckgebirge ca. 1000 Meter dick. Bei Heeßen (Zeche Sachsen) finden wir Fettkohle, ebenso bei Vorhelm, Beckum, Lippborg; dazwischen bei Ahlen und Dolberg Fettkohle und Gaskohle. Weiter östlich von Beckum und bei Oelde ist man bis zur Tiefe von über 1300 Meter noch nicht auf Kohle gestoßen.

II. Die Wirtschaft und Besiedlung des Kreises.

Um die wirtschaftliche Lage des Kreises und seine Besiedlung zu kennzeichnen, hätte der Verfasser sich gern der Ergebnisse der letzten Volks-, Berufs- und Betriebszählung vom 16. Juni 1925 bedient. Auf die dies-

bezüglichen Bemühungen beim Landratsamt in Beckum hin wurde die Auskunft gegeben, alles statistische Material sei zur Bearbeitung und Aufbereitung zum Preußischen Statistischen Landesamt weitergegeben worden. Der Präsident dieses Amtes teilte auf eine entsprechende Anfrage mit, daß die völlige Durchführung der Volks-, Berufs- und Betriebszählung nach den Erhebungen vom 16. Juli 1925 noch geraume Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Die Aufbereitung des Zählmaterials sei in der Weise beabsichtigt, daß die statistischen Darlegungen der Bevölkerung in erster Linie nach Regierungsbezirken und den darin vorkommenden Gemeinden von 100 000 und mehr Einwohnern vor sich gehe. Erst hiernach könne die Bearbeitung kleinerer Verwaltungsbezirke in Angriff genommen werden. Die Aufstellung dieser Tabellen sei infolgedessen vor Mitte des Jahres 1927 nicht zu erwarten. Es kann daher im wesentlichen nur auf Grund des „Berichtes über die Verwaltung und den Stand der Kreiskommunalangelegenheiten des Kreises Beckum für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1925" und andrer Nebenquellen eine Skizze der Wirtschafts- und Besiedlungslage im Kreise gegeben werden, soweit es im Rahmen dieser Arbeit von Bedeutung sein kann.

Den fruchtbaren Bodenverhältnissen des Kreises entsprechend herrscht die Agrarwirtschaft im Kreise vor. Der schwere Kleiboden setzt der Bearbeitung großen Widerstand entgegen und erfordert daher verhältnismäßig hohe Arbeitsintensität. Im Zusammenhang damit sind im Kreise Beckum vorwiegend kleinere und mittlere landwirtschaftliche Betriebe vertreten. Betriebe über 400 Morgen finden sich wenig. Näheren zahlenmäßigen Aufschluß gibt uns nachstehende Erhebung der deutschen Reichsstatistik vom Jahre 1907, die von den heutigen Verhältnissen nicht sehr weit abweichen wird.

Es wurden 1907 im Kreise Beckum gezählt:

Größenklasse	landw. Betr.	Fläche ha	ldw. tätige Personen
unter 0,5 ha	3500	657	4048
0,5— 2 ha	1866	1979	3406
2— 5 ha	1297	4244	3584
5— 20 ha	1186	12195	4692
20—100 ha	777	30748	5591
100 ha und mehr	11	1394	126
davon über 200 ha	—	—	—
Sa.	8637	51 217	21 447

Pachtwirtschaft bildet hier die Ausnahme, durchwegs sind die Bauern und Kötter des Kreises Eigentümer ihrer ererbten Scholle, an der sie mit der ganzen zähen Bodenständigkeit und Heimatliebe des Westfalen hängen. Viele Wallhecken, Baumgruppen und Wälder beleben die Landschaft. Forstwirtschaftlich haben die ausgedehnten Wälder der eingesessenen Adligen, besonders derer von Nagel-Ostenfelde, von Boeselager-Heeßen und von Galen-Lippborg, die größte Bedeutung, doch pflegt auch der größere bäuerliche Betrieb stets wenigstens etwas Wald zu haben. Der Landwirt des Kreises Beckum wohnt außerhalb der geschlossenen Ortschaft mitten zwischen seinen bewirtschafteten Feldern. In den Dörfern und Städten des Kreises finden wir, abgesehen von der Industrie, die Handwerker, Handeltreibenden

und die freien Berufe, die sich dem Bedarf der umwohnenden landwirtschaftlichen oder industriellen Bevölkerung anpassen und hinsichtlich des Siedlungsproblems im Rahmen dieser Arbeit von untergeordneter Bedeutung sind.

Nicht zuletzt unter dem Einfluß der günstigen Verknüpfung des Kreises mit der Volks-, ja sogar mit der Weltwirtschaft durch die Eisenbahnlinie Paris—Köln—Berlin—Petersburg, die im viergleisigen Ausbau den Kreis der Länge nach durchschneidet, hat sich seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts nach und nach eine rege Industrie angesiedelt. Ihrer starken Entwicklung verdankt es der Kreis Beckum, daß er mit seiner ungeheuren Bevölkerungszunahme die stärkste Siedlungsverdichtung aller preußischen Landkreise in den letzten Jahrzehnten aufwies.

Der Kalkreichtum der Beckumer Berge führte zur Gründung von Kalköfen und Zementfabriken bei Beckum und Ennigerloh, wobei sich Landwirte und Bürger der Städte in die Finanzierung teilten. Im Jahre 1910 war die Zementindustrie mit 24 Betrieben und 2372 Arbeitern im Kreise vertreten. Trotzdem in letzter Zeit einige Werke stillgelegt sind und durch Modernisierung der Betriebe weniger Arbeiter beschäftigt werden brauchen, bestehen im Jahre 1925 31 solche Betriebe mit 2911 Arbeitern. Eine gute Entwicklung nahm die Metallindustrie im Kreise, besonders die Emailleindustrie, Verzinnereien, Verzinkereien, Stanzwerke und Drahtwebereien; 1910 gab es 29 Betriebe der Metallindustrie mit 1221 Arbeitern, zu Ende des Jahres 1925 wurden 2685 Arbeiter in 41 Betrieben beschäftigt. Ferner enthält der Kreis 10 Maschinenfabriken, die 1297 Arbeiter beschäftigen, während wir im Jahre 1910 acht Betriebe mit nur 470 Arbeitern zählten.[1]) Die größte bevölkerungs- und siedlungspolitische Bedeutung aber kommt der Kohlenindustrie im Westen des Kreises zu, wo sich zwei Kohlenzechen befinden.

Die Gewerkschaft Westfalen — die Mehrheit der Kuxe befindet sich seit 1916 in den Händen der Bergwerksgesellschaft von Gisches Erben in Breslau — besitzt ein abgerundetes Gesamtgrubenfeld in Gestalt eines Rechtecks von 10,5 km ostwestlicher Länge und 6 km nordsüdlicher Breite zwischen den Städten Ahlen und Beckum, an der nördlichen Markscheide begrenzt etwa von der Köln-Berliner Eisenbahn.[2]) An der östlichen Markscheide verläuft die Nebenbahnlinie Neubeckum—Beckum. Die Gewerkschaft verfügt über insgesamt 60 preußische Maximalfelder zu 132 qkm = 13 250 Hektar. Im Norden des Felderbesitzes, bei Ahlen, wo die Zeche über einen Grundbesitz von 675 Morgen (im Jahre 1921) verfügt, befinden sich die Schächte I/II, deren Abteufen im März 1911 bei einer Tiefe von 1087 m gestundet wurde. In der Nähe sind im Rahmen einer geschlossenen Kolonie 81 Beamten- und 962 Arbeiterwohnungen erbaut.[3]) Die junge Zeche hatte Ende 1925 ungefähr eine Belegschaft von 3366 Arbeitern und Angestellten (1920: 2606 Mann).

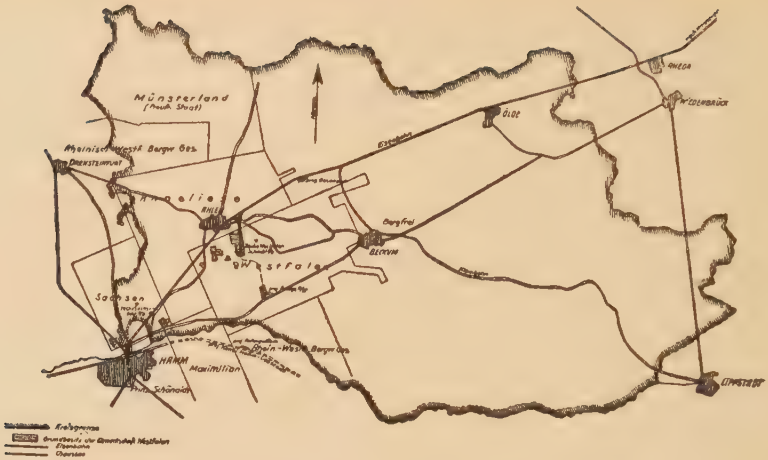
Die zweite Zeche des Kreises ist Eigentum der Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks Sachsen in Heeßen; Inhaberin ist die „Mansfeld, A.-G. für

---

1) Angaben des „Berichtes über die Verwaltung und den Stand der Kreiskommunalangelegenheiten des Kreises Beckum für die Zeit vom 1. 1. bis 31. 12. 1925".

2) Vergleiche beigefügte Skizze.

3) Die Zahlenangaben dieses und des folgenden Abschnittes entstammen zumeist dem Jahrbuch für den Oberbergamtsbezirk Dortmund von Alfr. Baedeker, Essen 1923.



Bergbau und Hüttenbetrieb, Eisleben". Die Gerechtsame der Gewerkschaft liegen bei Heeßen unmittelbar an der westlichen Kreisgrenze und umfassen 7 662 865 qm = 3,7 preußische Maximalfelder. Der Grundbesitz betrug 1921 183 preußische Morgen, auf dem ca. 500 Arbeiter- und 70 Beamtenwohnungen errichtet sind. Die Schachtanlage I/II wurde im Jahre 1912 abgeteuft bis zu einer Tiefe von 1050 m. Ende 1925 beschäftigte diese mit modernster Technik ausgerüstete Zeche 137 Beamte und 1630 Arbeiter. Die große Zunahme der Gesamtbevölkerung des Kreises wird am besten durch nachfolgende Zahlentabelle deutlich.

	2.12.1895	1.12.1900	1.12.1900	1.12.1910	9.10.1919	16.6.1925
Stadt Ahlen	5 595	6 565	8 089	10 762	18 016	22 242
Stadt Beckum	5 229	6 519	7 037	8 053	9 233	10 664
Stadt Sendenhorst	1 928	1 889	1 913	2 048	2 104	2 455
Altahlen	1 032	1 027	1 096	1 115	1 137	1 193
Dolberg	1 032	1 072	1 083	1 126	1 144	1 241
Neuahlen	513	525	547	551	597	604
Kspl. Beckum	2 034	2 238	2 247	2 510	2 641	2 943
Lippborg	1 915	1 830	1 804	1 860	2 026	2 036
Lütke-Uentrup	100	90	89	84	86	86
Sünninghausen	561	583	588	615	684	713
Vellern	811	775	789	823	877	893
Ennigerloh	3 352	3 434	3 616	4 335	4 522	5 065
Heeßen	2 129	2 342	2 789	3 247	5 446	8 132
Neubeckum	—	2 258	2 418	3 281	4 105	4 091
Stadt Oelde	3 241	3 659	4 057	4 663	5 198	5 874
Kspl. Oelde	2 055	2 111	2 103	2 230	2 252	2 218
Stromberg	1 536	1 487	1 498	1 558	1 594	1 593
Herzfeld	2 121	2 191	2 199	2 265	2 237	2 224
Liesborn	2 656	2 763	2 915	2 961	3 281	3 439
Enniger	1 513	1 576	1 537	1 622	1 702	1 750
Kspl. Sendenhorst	882	842	809	836	868	838
Vorhelm	1 301	1 339	1 356	1 497	1 595	1 695
Benteler	—	1 078	1 116	1 131	1 159	1 163
Diestedde	1 046	1 024	1 071	1 108	1 195	1 199
Wadersloh	4 317	3 373	3 436	3 519	3 538	3 665
Zus. = Kreis Beckum	46 939	52 590	56 202	63 800	77 237	88 016

In den Gemeinden, in denen nur Landwirtschaft betrieben wird, ist die Bevölkerungszunahme unerheblich, z. T. sogar rückschrittlich. Nehmen wir an, daß keine bedeutenden Verschiebungen in der landwirtschaftlichen Bevölkerung in obigen Jahren stärkeren Einfluß ausüben und die übrigen Berufe im Kreise durchweg ergänzenden Charakter tragen zur Bedürfnisbefriedigung der landwirtschaftlichen und industriellen Bevölkerung, so können wir nach dem Maße des Anschwellens der Bevölkerungszahlen mit ziemlicher Sicherheit die Gemeinden der stärksten Industrialisierung aus genannter Tabelle herauslesen. Der Bevölkerungszuwachs verteilt sich auf die beiden Quellen Geburtenüberschuß und Wanderungsüberschuß, und zwar etwas überwiegend auf die erstere, wie wir mit Hilfe nachstehender Tabelle schließen können, wenn auch eine strenge Vergleichbarkeit mit der vorigen Tabelle infolge ungleicher Erhebungstermine der Angaben nicht besteht.

Jahr	Geburten	Sterbefälle	Ueberschuß
1910	2318	1176	1142
1911	2300	1168	1132
1912	2433	1106	1327
1913	2603	1165	1438
1914	2673	1224	1449
1915	2016	1656	360
1916	1488	1439	49
1917	1341	1580	— 239
1918	1196	1714	— 518
1919	1826	1247	579
1920	2257	1133	1124
1921	2334	1079	1255
1922	2323	1092	1231
1923	2360	1203	1157
1924	2431	975	1456
		Kreis Beckum:	Sa. 12 942

Es ist also festzuhalten, daß im Kreise Beckum eine stetig anwachsende Industrialisierung eine ständig sich verdichtende Besiedlung in den vergangenen Jahren verursachte. Es sind aber auch Anzeichen dafür vorhanden, daß diese Tendenz auf längere Sicht anhalten wird. Denn es ist nicht zu verkennen, daß der Ruhrbergbau langsam, aber sicher, nach Norden und Nordosten vorschreitet. Ein Anzeichen dafür ist die wachsende Anzahl der stillgelegten abgebauten Zechen im Süden des Bezirks, während im Norden stets neue Grubenfelder in Angriff genommen werden, wobei die fortschreitende Technik die Schwierigkeit der dort tiefer gehenden, aber eben mächtigen Kohlenflöze immer besser überwindet. Diese Beobachtung bestätigen z. B. die „Statistischen Zusammenstellungen aus dem Ruhrbezirk" des S. R. v. April 1925: „Innerhalb des Verbandsgebietes sind vom 31. 12. 1923 bis 31. 12. 1924 namhafte Verschiebungen zu verzeichnen. Eine Wanderung von Süden nach Norden ist deutlich feststellbar. Die relative Zunahme war am stärksten in den Stadtkreisen Bottrop, Buer, Gladbeck sowie in den Landkreisen Dinslaken, Hamm und Mörs. In den Stadtkreisen Gelsenkirchen, Mülheim und Witten sowie den Landkreisen Bochum, Dortmund und Hattingen war die größte relative Abnahme festzustellen."

Zu den Kohlengebieten der nächsten Zukunft gehört auch der Kreis Beckum, der nordöstlich zum alten Industriegebiet liegt. Seine beiden Bergwerksbetriebe planen den weiteren Ausbau ihrer Anlagen. Die Gewerkschaft Westfalen hat bereits einen größeren Komplex (ca. 160 Morgen) bei Dolberg nebst den notwendigen Verbindungsstreifen zu den Schächten I/II angekauft und hat dort die Schächte III/IV projektiert, ferner ist bei Vorhelm Gelände für eine Kokerei schon angekauft. Allein zur Auswertung der Gerechtsame der Gewerkschaft Westfalen kämen günstigenfalls ungefähr 10 Schachtanlagen in Frage, da man auf 6 Maximalfelder eine Schachtanlage rechnet. Was das für die zukünftige Siedlungsverdichtung im Kreise bedeuten würde, wird deutlich, wenn man ca. 2500—3000 Mann Belegschaft pro Schachtanlage rechnet, die ihrerseits mit ihren Familienmitgliedern weitere ergänzende Berufe erfordern. Dabei rechnen die Zechen mit der Möglichkeit der Heranziehung der brotlos werdenden Arbeiter der südlichen Ruhrzone.

Der schleppende Wirtschaftsgang der letzten Jahre, die überall herrschende Depression hat seit dem Frühsommer 1926 einer Belebung Platz gemacht, die unter dem Einfluß des englischen Bergarbeiterstreiks von der Kohlenindustrie her ihren Ausgang nahm und allmählich den meisten andern Industriezweigen erhöhte Beschäftigung gebracht hat. Infolge dieser günstigen Konjunktur hat sich die Gewerkschaft Westfalen entschlossen, im Frühjahr 1927 mit dem Abteufen der weiteren Schächte III/IV zu beginnen; zur Arbeiteransiedlung sind weitere Grundankäufe südwestlich dieser Schächte bei Dolberg vollzogen worden. Dieser Entschluß bedeutet einen wichtigen Fortschritt der Industrialisierung des Kreises.

Solange überhaupt Industrie in Deutschland betrieben wird, wird der Kreis Beckum daran beteiligt sein, denn hier herrscht die größte Mannigfaltigkeit der Industriebranchen, ein Umstand, der in Teilkrisen der Industrie den Uebergang brotlos werdender Arbeiter auf einen andern heimischen Industriezweig ermöglicht.

Die angedeutete Differenzierung nach den verschiedensten Erwerbszweigen sowie das rasche Aufblühen des Kreises Beckum ließ diesen so interessant erscheinen, daß, wie schon vorher vom Landkreis Recklinghausen, jetzt auch vom Landkreis Beckum eine eingehende Beschreibung im Rahmen der „Monographien deutscher Landkreise" beim Deutschen Kommunalverlag G. m. b. H., Berlin-Friedenau, erscheinen soll, deren Redigierung von Landrat a. D. Dr. Otto Konstantin und Erwin Stein unternommen wurde. Die Behandlung des Kreises Beckum soll schon gegen Ende des Jahres 1926 abgeschlossen werden, so daß bald alle näheren Einzelheiten über den Kreis Beckum aus jenem Werke ersichtlich sein werden. Doch dürften vorstehende Angaben und Ausführungen über die Stärke der Industrialisierung und Siedlungsverdichtung im Kreise Beckum schon genügend dartun, daß dieser einen aktuellen Gegenstand des Problems der Siedlungspolitik bildet.

B. Die Bewegung zum Anschluß des Kreises an den S. R.

I. Die Entstehung der Anschlußbewegung.

Der Ruf nach planmäßiger Siedlungspolitik angesichts der zunehmenden Siedlungsdichte wurde zuerst im Westen des Kreises laut, dem Teil des Kreises, der in der Industrialisierung am weitesten fortgeschritten ist. Hier

erstrebte und propagierte man die Verwirklichung dieses Zieles durch das einfache und naheliegende Mittel des Anschlusses des Kreises Beckum an den S. R. Rechtlich bietet dazu die Möglichkeit der § 2 Abs. 3 des Verbandsgesetzes, wonach die Aufnahme eines außerhalb des Verbandsgebietes gelegenen Stadt- oder Landkreises in den Verband mit Zustimmung des Kreises und des Verbandes durch Anordnung der Staatsregierung erfolgt. Dabei bedarf der Beschluß der Verbandsversammlung einer Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen gültigen Stimmen.

Der Gedanke der Lösung des Siedlungsproblems im Kreise Beckum durch den Anschluß an den Verband drängte sich auf, als der Nachbarkreis Lüdinghausen, der eine ähnliche wirtschaftliche Struktur wie der Kreis Beckum aufweist, über das ihm im § 2 Abs. 4 des Verbandsgesetzes eingeräumte Optionsrecht sich zu entscheiden hatte. Am 15. Juni 1923 lief die vorgesehene Frist von drei Jahren ab; der Kreistag in Lüdinghausen beschloß, eine Fristverlängerung bei der Staatsregierung nachzusuchen, wenn diese aber verweigert würde, dem Anschluß an den Verband zuzustimmen. Die Frist wurde für alle im Gesetz genannten Kreise verlängert. Innerhalb dieser Frist kam der Anschluß des Kreises Lüdinghausen ebenso wie der übrigen Kreise wiederum nicht zustande; die Entscheidung lag auf des Messers Schneide: das Stimmenverhältnis beim Antrag auf Anschluß war 12:12. Die Diskussion über den Anschluß war auch in der Oeffentlichkeit sehr rege; ihre Ideen pflanzten sich auf interessierte Kreise im Nachbarkreis Beckum fort und weckten hier eine ähnliche, wenn auch schwächere Anschlußbewegung. Es waren von wirtschaftlicher Seite vor allen die Direktoren der Zechen des Kreises, namentlich Herr Bergassessor a. D. Braunsteiner in Ahlen, von kommunaler Seite vor allem der Bürgermeister der Stadt Ahlen, Herr Dr. Rasche, die die wohlbewährte Tätigkeit des Verbandes auch auf den Kreis Beckum ausgedehnt wissen wollten.

II. Kritische Analyse der Anschlußtendenz.

a) Fördernde Tatsachen.

1. Der Mangel übertragener staatlicher Machtmittel zur Durchführung der durch zunehmende Industrialisierung notwendigen Überlandplanung.

Der Westen des Kreises Beckum, so sagen die Freunde des Verbandsanschlusses, ist hinsichtlich der Wirtschaftsstruktur ähnlich dem benachbarten Verbandsgebiet, da das Charakteristikum des Verbandsgebietes als solchen die Kohlenzechen sind, die sich auch im Kreise Beckum finden. Weiter östlich, in der Mitte des Kreises, hat sich eine starke Zementindustrie ausgebreitet, die ähnliche ungesunde und häßliche Zustände mit sich zu bringen pflegt wie die Kohlenindustrie. Vor allem aber lassen die Zukunftsaussichten der Kohlenindustrieentwicklung im Kreise auf die Dauer ähnliche Verbauungen erwarten, wie wir sie im alten Industriegebiet zu beklagen haben, wenn wir nicht von diesem gelernt haben. Schon heute finden sich auch im Kreise Beckum Schäden planloser Bebauung und Bodennutzung, so z. B. in Neubeckum, wo, ähnlich wie im Ruhrgebiet „die Wohngebiete völlig zwischen den Industriebauten eingeschoben sind und umgekehrt. Viele Wohnungen sind ständig in dickem, atemberaubendem Qualm und

ohrenbetäubendem Lärm eingehüllt bezw. davon umgeben".[1]) Das Zementwerk Mark liegt mitten zwischen Wohnhäusern des Ortes und verstaubt die Luft der Umgebung.

Alle diese Momente, die für die Anwendung der Ueberlandplanung auf den Kreis Beckum zugunsten der Volksgesundheit und Landschaftspflege sprechen, brachten die Verfechter des Anschlußgedankens immer wieder vor als Beweise für die Notwendigkeit des Verbandsanschlusses, da es außer den Verbandsbehörden keine Stelle gibt, die über die notwendigen rechtlichen Machtmittel verfügt, um entworfene Ueberlandpläne auch zu verwirklichen. Ein Beispiel: Die Gewerkschaft Westfalen hatte bei Projektierung ihrer Erweiterungen die Schachtanlagen III/IV aus praktischen Gründen ursprünglich in den großen Dolberger Wald zu legen geplant. Um aber der dortigen Bevölkerung aus Gesundheitsrücksichten den Wald zu erhalten, hat die Gewerkschaft jetzt die projektierten Schächte außerhalb des Waldes vorgesehen. Wer aber, so fragt sich heute die Leitung der Zeche, verhindert es nun, daß der für die Volksgesundheit wichtige Wald durch die bei Industrialisierung zu erwartende Bodenpreissteigerung nun doch zum Opfer fällt? Der Eigentümer würde damit nur dem Rentabilitätsgesetz der Privatwirtschaft folgen, wenn nicht ein mit besonderen Machtmitteln begabter Vertreter der Gesamtheit, wie es im Siedlungswesen bisher nur der Verband ist, rechtzeitig eingreift und ihre übergeordneten Interessen dem Privaten gegenüber zur Geltung bringt. Der Einwand, der Kreis Beckum sei für den Anschluß noch nicht reif, wird entschieden bestritten. Wohl stechen bisher die Siedlungsverhältnisse im Kreise im großen ganzen gegen die des Industriegebietes noch wohltuend ab infolge des jungen Alters und der geringeren Entwicklung der einheimischen Industrie, doch ist das kein Argument dafür, daß rechtsstarke Ueberlandplanung hier noch entbehrlich sei. Das verspätete Eingreifen der Planung im Ruhrgebiet soll jungen Industriegegenden zur Warnung und zur Lehre dienen: „Principiis obsta!" Nur eine frühzeitige rechtlich durchgreifende Ueberlandplanung, wie sie bislang nur der Siedlungsverband anwendet, kann dafür garantieren, daß Wohn- und Werkstätten in Zukunft voneinander getrennt errichtet werden und die notwendigen Erholungsflächen erhalten bleiben.

2. Die stärkere Initiative und die übergemeindliche Orientierung des S. R. in der Verkehrsgestaltung.

Mit der Aufgabe der Ueberlandplanung verbindet der S. R. in seinem Bezirk Aufgaben der Verkehrspolitik. Auch auf diesem Gebiete gäbe der Kreis nach Ansicht der Anschlußfreunde für den Verband ein lohnendes Tätigkeitsfeld ab. Insbesondere bezeichnen sie den Anschluß des Kreises als notwendig, um gute Straßen im Kreise zu bekommen. Im Kreise Beckum haben wir zwar ein sehr dichtes Straßennetz, aber mit der qualitativen Beschaffenheit der Straßen ist es durchweg schlecht bestellt. Langsamem Fuhrwerksverkehr können sie in dieser Form noch genügen; aber an moderne Straßen, die auch für Automobilverkehr bestimmt sind, müssen höhere Forderungen gestellt werden. Die gegenwärtige Tendenz von den Schienen

1) Nach den Ausführungen von Kreisbaurat Poschen im Verein für Orts- und Heimatkunde Beckum am 19. März 1926. Siehe „Die Glocke" (Oelde) vom 22. 3. 1926.

auf die Straße hat den Verkehr der Lastwagen und Personenomnibusse sehr vermehrt; die Straßen sind infolgedessen arg mitgenommen, ohne daß entsprechende Reparaturen vorgenommen werden. Das Grundübel liegt in der mangelhaften Anlage der meist schon älteren Straßen. Der Unterbau ist auf den heutigen Verkehr nicht zugeschnitten, ebensowenig die Breite der Wege. Zudem ist die Krone der Straßendecke, die Straßenwölbung, in der Regel zu flach. Die Landstraßen des Kreises sind durchweg Gemeindestraßen, mit Ausnahme der Provinzialstraße Wiedenbrück—Stromberg—Beckum—Dolberg—Hamm, eine wichtige Hauptdurchgangsstraße, deren Zustand auch als gut bezeichnet werden kann.

Verfechter des Anschlusses halten die Gemeinden für viel zu gleichgültig in diesem Punkte und erhoffen vom Siedlungsverband im Falle eines Anschlusses eine bessere Straßenpflege. Sie sagen sich, daß die gute zwischengemeindliche Verbindung einem zwischengemeindlichen Verbande mehr am Herzen liege als einer einzelnen Gemeinde. Deshalb wird der Verband größere Mittel auf den Straßenbau verwenden als die Einzelgemeinde. Die bisherige Arbeit des Verbandes hat dies auch bestätigt, indem er die Initiative ergriff, durch eine Wegevorausleistungsordnung in den Besitz der nötigen Mittel zur Instandhaltung der Straßen zu gelangen und den Ausbau der wichtigsten Durchgangsstraßen unter Zuschuß von Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge zu betreiben.

Es ist kein Zweifel, daß bisher der Mangel an entsprechenden Mitteln die Gemeinden zwang, die für Straßenerhaltung und -Verbesserung zu verwendenden Beträge in ihren Haushaltsplänen kleiner anzusetzen, als es in den Augen der Hauptinteressenten hätte sein müssen. Jedoch haben auch maßgebende Stellen im Kreise die Einsicht gewonnen, daß für die Straßen mehr getan werden müsse als bisher. Das war aber nur möglich, wenn zu diesem Zweck auch außerordentliche Geldmittel beschafft wurden. Der Anfang der Tat wurde damit gemacht, daß der Kreisausschuß unterm 28. Februar 1925 eine „Ordnung über die Erhebung und Vorausleistung für die Wegeunterhaltung für den Landkreis Beckum“ erließ. Diese stützte sich auf die staatliche Verordnung über die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung vom 25. November 1923 (Preuß. Gesetzsammlung S. 540), die der Verband veranlaßt hat. Nach dieser Kreisordnung wurden alle Eigentümer schwerer Last- und Personenwagen mit verschiedenen Sätzen (10, 8 und 5 Pfg. pro Tonnenkilometer, die jeweils geschätzt wurden) zu Vorausleistungen für die Unterhaltung der befestigten öffentlichen Wege des Kreises herangezogen. Am 1. April 1926 wurde diese umständliche Wegeunterhaltungsvorausleistung mit Wirkung vom 15. Juni 1926 aufgehoben und abgelöst durch einen 25prozentigen Zuschlag zur Kraftfahrzeugsteuer, der ganz der Wegeunterhaltung zugute kommt. Auf diese Weise werden in Zukunft, genau wie dem S. R., erhöhte Mittel für die Straßenverbesserung zur Verfügung stehen. Auch die Mittel der produktiven Erwerbslosenfürsorge, mit denen der Verband arbeitet, können im gleichen Verhältnis zur Selbstaufbringung dem gemeindlichen und provinziellen Straßenbau im Kreise zufließen. Rechnet man hinzu, daß nur sehr wenige Straßen des Kreises als Verbandsstraßen behandelt werden können, die übrigen aber der Gemeindepflege verblieben, anderseits aber die Provinz

sich mit der Absicht trägt, die wichtigeren Durchgangsstraßen nach und nach auf sich zu übernehmen, so dürfte die Verbandsfunktion der Straßenbaufinanzierung keinen zwingenden Grund zum Verbandsanschluß bilden. Trotzdem ist festzuhalten, daß der geschilderte Fortschritt in der Straßenpflege des Kreises Beckum nicht ohne Einfluß der Schrittmacherarbeit des benachbarten Verbandes erfolgte. Diese Initiative des Verbandes im Verkehrswesen überhaupt ist sicher ein wertvolles Aktivum, das sogar auch außenstehenden Gebieten nutzbar und befruchtend werden kann, die beste Auswertung aber im eVrbandsgebiet selbst erfahren wird.

Außer der Straßenbaufinanzierungstätigkeit des Verbandes möchte man ferner seine Straßenplanungsarbeit auf den Kreis Beckum ausdehnen. Das Straßennetz des Kreises ist zwar z. Zt. in seiner Länge durchaus befriedigend; für manche Verbindung, z. B. die wichtige zwischen Ahlen und Beckum, haben wir sogar zwei Straßen, wo eine g u t e wertvoller wäre. Jedoch erweisen sich die vorhandenen Straßen bei dem von Jahr zu Jahr steigenden Verkehr — Beweis ist schon die steigende Automobilziffer innerhalb und außerhalb des Kreises — als zu schmal, ungleichmäßig und winklig.

In Deutschland betrug die Anzahl der Kraftfahrzeuge am 1. Juli 1924 rd. 193 000, am 1. Juli 1925 256 000, am 1. Januar 1926 295 000, wovon 23 000 auf Westfalen treffen. Dabei entfällt in Deutschland erst ein Wagen auf 205 Einwohner, während in Amerika schon auf jeden 6. Einwohner ein Kraftwagen kommt. Es muß daher mit einer weiteren starken Zunahme in Deutschland gerechnet werden. Haben wir außerdem auch die wirtschaftliche Zukunft des Kreises im Auge, die nach obigen Ausführungen mit Wahrscheinlichkeit eine starke Industrialisierung mit sich bringt, so brauchen wir ebenso wie im Ruhrkohlengebiet eine weitsichtige übergemeindliche Straßenplanung. Abgesehen davon, daß der Verband in Sachen der Straßenplanung bessere Kräfte und mehr Erfahrung besitzt als die kleine Gemeinde, sind im Zeichen des Automobilverkehrs die Gemeindeverbände für die Pflege von Durchgangsstraßen überhaupt zu klein geworden. Das erforderliche gesamtwirtschaftliche Interesse an dem reibungslosen Durchgangsverkehr hat nur ein größerer Verwaltungskörper wie der S. R. oder eine Provinz. So ist auch Herrn Landesbaurat z. D. Steinke-Hannover[1] selbst der Kreisverband noch zu klein. „Wenn gesagt wird, Kreis und Gemeinden arbeiten billiger als Provinz und Staat, so leisten sie auch entsprechend weniger.“ Dieser modernen Auffassung vom Straßenwesen kommt die Praxis des Siedlungsverbandes entgegen.

Dem zu erwartenden Verkehr könnte der Verband im Falle des Anschlusses frühzeitig eine genügende Straßenbreite in schlanker Linienführung sicherstellen und der jungen oder erst geplanten Industrieanlage die notwendigen Verkehrslinien schaffen, auf dem zu Rade oder mit Omnibussen die Arbeitskräfte heranbefördert werden können. Für die projektierten Industrieanlagen der Gewerkschaft Westfalen bei Dolberg und bei Vorhelm und die dort zu erwartenden Ansiedlungen z. B. könnten mit Nutzen Verkehrsbänder die notwendige Verflechtung in den Gesamtverkehr sichern; die rechtlichen Grundlagen zu diesen Verkehrsbändern sind aber nur dem S. R. gegeben.

---

1) Hannoverscher Kurier vom 1. 4. 1926, Art. „Organisation des Straßenwesens“.

Auch andere Verkehrsfragen verursachen im Kreise Beckum den Wunsch nach Verbandsanschluß. Auf dem Gebiete des Bahnwesens beispielsweise erhoffen Interessierte im Westen des Kreises im Falle des Anschlusses eine Durchführung der elektrischen Schnellbahnlinie Köln—Hamm, von der oben die Rede war, über Heeßen bis Ahlen. Der Gedanke ist für die Interessenten natürlich bestechend, ob aber neben der viergleisigen Reichsbahnstrecke Ahlen—Heeßen—Hamm eine weitere Verbindung volkswirtschaftlich lohnend ist, ist eine große Frage, die m. E. zu verneinen ist. Wäre dies Projekt wirklich dringend erforderlich wie im Innern des Industriegebietes, so läge es im Bereich der Möglichkeit, analog der Strecke Düsseldorf—Köln auch die Strecke im Kreise Beckum anschließend zu projektieren, ohne daß der Anschluß an den Verband vollzogen ist. Es ist allerdings möglich, daß derartige verkehrspolitische Vorhaben für den Kreis Beckum von dem rührigen Verbande leichter gefaßt würden als von dem bedächtigeren Kreistag. Gerade diesen aktiven Unternehmungsgeist des jungen Verbandes in allen Verkehrsfragen möchten die Anschlußfreunde begreiflicherweise gern für die Verkehrsverbesserung im Kreise nutzbar machen.

3. Die Verbesserung der Produktionsbedingungen durch den S. R.

Auch andere Gründe, von den einzelnen Unternehmungen her, legten den Gedanken des Verbandsanschlusses nahe. Denn durch die Siedlungspolitik des Verbandes wird der Boden nicht nur als Wohn-, sondern auch als Werkstätte gefördert, wie oben im Abschnitt B. III gezeigt wurde. Privatwirtschaftlich gesehen, bedeutet das eine Verbesserung der Produktionsbedingungen der Einzelbetriebe im Verbandsgebiet, denen gegenüber die konkurrierenden Unternehmungen außerhalb der Verbandsgrenzen leicht ins Hintertreffen geraten können, vor allem die Kohlenbergwerksbetriebe, die im Kreise Beckum schon ohnehin mit erhöhten Schwierigkeiten zu kalkulieren haben, die ein dickeres Deckgebirge bietet. Entgegen mancher Ansicht sozialistisch orientierter Kreise, die dem Unternehmertum keine soziale Interessiertheit zuschreiben, darf hier festgestellt werden, daß wenigstens im Kreise Beckum auch der Bergwerksunternehmer das angestrebt hat, was die Oeffentlichkeit und das Wohl der Arbeiterschaft verlangen. Aber nicht nur das soziale Pflichtbewußtsein des Zechenleiters, vorzüglich auch sein privatwirtschaftliches Interesse geht mit der Forderung der Oeffentlichkeit einig: Die Gesundheit und Zufriedenheit der Arbeiterschaft ist das Fundament weitsichtiger Wirtschaftspolitik. Die großzügigen Kleinwohnungsanlagen der beiden Zechen des Kreises, die auch jetzt bei Dolberg angestrebte Trennung von Wohn- und Werkstätten und letzten Endes auch die Bemühungen der Industrie um den gesundheitsfördernden Verbandsanschluß geben ein beredtes Zeugnis von dem Interesse der industriellen Wirtschaftsführer in Fragen der Gesundheits- und Landschaftspflege innerhalb ihres Interessengebietes.

In diesem Bestreben wünschen die Unternehmer vom Verband unterstützt zu werden, einmal, weil ihnen die gesetzlichen Machtmittel zu den notwendigen Maßnahmen fehlen, zum anderen, weil die Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel nicht in den Kräften lediglich einer einzelnen Unternehmung steht, die sich im Konkurrenzkampf mit gleichartigen Unternehmun-

gen innerhalb des Verbandesgebietes befindet, denen die gewünschte Unterstützung schon seit Jahren vom Verband zuteil wird. Weitere privatwirtschaftliche Vorteile bilden die Bemühungen des Verbandes zur Auswahl und Arrondierung der Wirtschaftsflächen, die die Betriebe nicht eingeschlossener Kreise entbehren müssen.

Schließlich erwartet die Industrie des Kreises Beckum von der Initiative des Verbandes auch in Verkehrsfragen privatwirtschaftliche Vorteile für sich, die sie mit den Unternehmungen des bisherigen Verbandsgebietes auf die gleiche Stufe der Konkurrenzfähigkeit zu setzen vermögen. Hierbei ist auch zu denken an die Anwendungsmöglichkeit der „Verkehrsbänder" des Verbandes auf die Privatbahnprojekte der Industrie, die sich letzten Endes kostenvermindernd auswirkt.

Aehnlich ergibt sich für die Landwirtschaft die Möglichkeit einer Sicherung und Verbesserung ihrer Produktionsbedingungen durch die Auswahl und Erhaltung geeigneter Wirtschaftsflächen, durch Verkehrsförderung sowie durch die Vegetationsbegünstigung des Verbandes. Wenn aber die Landwirte des Kreises Beckum auf diese Verbandsvorteile keinen Anspruch erheben, so liegt das an den Befürchtungen, die sie anderseits hinsichtlich der Bodenpolitik des Verbandes hegen und die im nächsten Abschnitt zur Sprache kommen.

b) Hemmende Tatsachen.

1. Der Widerstand der Landwirtschaft.

a) Die Befürchtung übermäßiger Grundbesitzenteignung.

Kaum war die Forderung des Anschlusses in die Oeffentlichkeit getragen worden, vor allem durch einen diesbezüglichen Antrag der Gewerkschaft Westfalen (Ahlen) beim Kreisausschuß unterm 14. Dezember 1922, als sich auch schon eine kräftige Opposition dagegen erhob. Vor allem ist es die Landwirtschaft des Kreises, soweit sie auf eigener Scholle wirtschaftet, die gegen den Gedanken des Anschlusses Sturm läuft. Sie befürchtet, daß der Verband gegebenenfalls weitgehende Enteignungen für Wohnungsbauzwecke vornehmen wird. Diese Befürchtung ist falsch. Denn die Enteignungen für Bergmannsheimstätten und sonstige Klein- und Mittelwohnungen erfolgen nicht auf Grund des Verbandsgesetzes, sondern auf Grund der Verordnung zur Behebung der dringendsten Wohnungsnot vom 9. Dezember 1919. Hiernach können für Klein- und Mittelwohnungen, wenn Bau- und Gartenland in passender Lage nicht zur Verfügung stehen, Grundstücke enteignet werden, wofür in Preußen der Bezirkswohnungskommissar, d. h. die Regierungspräsidenten, im Verbandsgebiet der Verbandspräsident die zuständigen Behörden sind. Der Verband als solcher hat mit den Enteignungen nichts zu tun, da der Verbandspräsident die Enteignungsbefugnis nur hat, weil er gleichzeitig Bezirkswohnungskommissar ist. Durch den Beitritt des Kreises zum Verbande tritt also lediglich der Verbandspräsident an die Stelle des Regierungspräsidenten, die beide gleicherweise berechtigt und verpflichtet sind, bei Bedarf Land für Wohnungen zu enteignen.[1])

1) Nach einem Schreiben des Verbandsdirektors Dr. Schmidt an Schulze Wischeler, Vork Kr. Lüdinghausen (1923).

Wenn aber trotzdem im Verbandsgebiet mehr Enteignungen vorkommen als außerhalb, so liegt das natürlicherweise begründet in der ungleich dichteren Besiedlung und der wachsenden Bevölkerungszahl des Ruhrbezirks. Immer ist es nur der Wohnbedarf, der den Bezirkswohnungskommissar zwingt, Bauland bereitzustellen. Es ist natürlich auch denkbar, daß eine Siedlungspolitik in der Bereitstellung von Bauland übertreibt zum Schaden der Volkswirtschaft durch ungebührliche Beschneidung landwirtschaftlicher oder industrieller Nutzungsflächen und durch ungerechte Schädigung von Privatwirtschaften ohne entsprechendes öffentliches Interesse. Doch brauchen wir dieses Extrem bei unserer traurigen Wohnungslage für die breiten Massen, auch im Kreise Beckum, und dem objektiven Sinn der entscheidenden Verbandsstellen nicht zu befürchten. Wer den nationalen Wert gesunder und geräumiger Wohnstätten in voller Größe erkennt, kann die Baulandbereitstellung im Ruhrbezirk keineswegs als übertrieben bezeichnen. Wenn aber in den meisten Fällen zur Enteignung geschritten werden mußte, so liegt es an dem Spekulationsgeiste und dem Widerstand der dortigen Grundeigentümer, die oft unsinnige Kaufpreise forderten.[1])

Eine Ursache größter Mißstimmung und zugleich ein dankbares Propagandamittel gegen den Siedlungsverband bildete für die Grundbesitzer die Höhe der Entschädigungen während der Inflationszeit, als jede Entschädigung durch verspätete Auszahlung oder durch Verzögerung der Neuinvestierung entwertete. Heute natürlich ist selbst unter den Landwirten mit der Klärung der Währungsverhältnisse eine ruhige Betrachtungsweise der damaligen Mißstimmungsursachen eingetreten, die jetzt keine Bedeutung mehr haben.

b) Die Befürchtung drückender Nutzungsbeschränkungen des Bodens.

Ein zweiter Grund, weshalb die Landwirtschaft den Siedlungsverband ablehnt, ist seine Arbeit auf dem Gebiete der eigentlichen Ueberlandplanung oder Landesplanung, die man auch Nutzungsbeschränkungsplanung nennen könnte. Es tritt nämlich für alle Grundstücke, die als Grünflächen oder als Verkehrsbänder im Verbandsplan bezeichnet sind, eine Nutzungsbeschränkung (Bauverbot) ein. Ferner werden auf vorgesehenem „Industriegelände“ keine Wohnbauten und auf „Wohnflächen“ keine Industriebauten zugelassen. Es handelt sich hier um eine Einschränkung des Eigentumsrechts mit Rücksicht auf das übergeordnete Gemeinwohl. Die Grundbesitzer aber betrachten sich als geborene Gegner aller solcher Absichten, als Verteidiger des unbeschränkten Eigentums ihres ererbten Besitzes. Die erbliche Verbundenheit gerade des zähen westfälischen Bauern mit seiner Scholle läßt es ihm als Ehrenpflicht seinen Vor- und Nachfahren gegenüber erscheinen, den Boden, den seine Ahnen mit ihrem Schweiße düngten und ihrem Blute verteidigten, seinen Nachkommen ungeschmälert und frei zu erhalten. Nun verlangt der mächtige Eindringling Industrie mit der Wucht des wirtschaftlich Stärkeren und dem Recht des volkswirtschaftlich Rationelleren in der Bodennutzung Grundstück auf Grundstück für sich, ohne daß es die Landwirtschaft verwehren kann. Will jetzt die Allgemeinheit zugunsten der Gesamtwirtschaft, der

1) Vgl. den Geschäftsbericht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk f. d. Jahr 1925-26.

Volksgesundheit und der Landschaft noch Bodennutzungsplanung, so muß sie diese gegen die Stimmen der interessierten Grundeigentümer durchsetzen, die sich mit allen Kräften dagegen stemmen, selbst wenn sie die volkswirtschaftlichen Vorteile der Planung wohl einsehen.

Sachlich muß zugegeben werden, daß gerade dort, wo die Planung am dringendsten notwendig ist, durch diese den Grundbesitzern am ehesten Schaden entstehen kann durch das Bauverbot auf „Verkehrsbändern" und „Grünflächen"; es ist aber entgegenzuhalten, daß gerade in diesen Gegenden die unverdienten Preissteigerungen der für Wohn- und Industriebauten geeigneten oder vorgesehenen Grundstücke in den meisten Fällen die Betroffenen reichlich entschädigen oder schon vorher entschädigt haben. Natürlich sucht der Verband Härten zu vermeiden, dringendstenfalls sogar, indem er den Ankauf der betreffenden Grünfläche veranlaßt. In den meisten Fällen jedoch macht es dem Eigentümer nichts aus, ob dies oder jenes bewirtschaftete Grundstück den Namen Grünfläche trägt. Immer aber ist der Nutzungsplan des Verbandes sehr wandlungsfähig, so daß auf begründeten Antrag beim Verband hin ein Grünflächenprädikat leicht wieder aufgehoben werden kann. Entsprechend dem sechsten Leitsatz, den der Arbeitsausschuß des Internationalen Kongresses für Städtebau und Siedlungswesen in Amsterdam im Jahre 1924 aufgestellt hat: „Ueberlandplane sollen elastisch sein und abgeändert werden, sobald die Zustände sich ändern. Die Umgestaltung soll jedoch nur aus Gründen des öffentlichen Wohles erfolgen."

Wer die Zähigkeit des westfälischen Bauern und die kommunalpolitische Praxis kennt, der weiß, daß hier solche volkswirtschaftlich gerechtfertigte Neuerungen nur gegen die Stimmen der Interessenten durchgedrückt werden können. Sehen diese dann, daß die Auswertung der Neuerung unparteiisch, gerecht und maßvoll erfolgt, so ist für sie die Sachlage eine völlig neue, und sie arbeiten nun willig mit auf der einmal gegebenen Grundlage.

2. Der Widerstand der ländlichen Gemeinden aus der Befürchtung der Einschränkung ihrer Selbständigkeit.

Als auf den Antrag der Gewerkschaft Westfalen auf Anschluß an den S. R. hin vom Kreisausschuß in Beckum an die westlichen, meist interessierten Gemeinden des Kreises Anfragen betreffend ihre Stellungnahme zu dem Antrag ergingen, erwiesen sich alle ländlichen Gemeinden als Gegner des Anschlusses. Sogar der derzeitige Amtmann des Amtes Heeßen, das doch der Sitz der Zeche Sachsen ist, bezeichnete in einem Schreiben vom 20. Januar 1923 den Anschluß als „verfrüht". Es mißfällt ihm vor allem, daß auf dem Gebiete der Verwaltungszuständigkeiten „die Selbstverwaltung erheblich eingeschränkt" wird. „Es muß bestritten werden, daß die Verhältnisse in den Gemeinden des Kreises derartige einschneidende Eingriffe in die Rechte und Zuständigkeiten der Gemeinden nötig machen, um den kommunalen Verwaltungszweck zu erreichen. Durch Zusammenarbeiten mit den Stellen des Ruhrsiedlungsverbandes und der benachbarten Städte läßt sich der gewünschte Zweck heute vielfach schon erreichen. Beispielsweise arbeitet die Gemeinde Heeßen bei der Aufstellung des Bebauungsplanes im Einvernehmen mit der Stadt Hamm und berücksichtigt Planung von Ausfallstraßen usw. Beim Erlaß von Bau- und Wohnungsordnungen sind so viele örtliche Verhältnisse zu berücksichtigen, daß es nicht angängig erscheint,

die Entscheidung den m. E. auf interlokale Verhältnisse zugeschnittenen Stellen zu überlassen. Die Anhörung der Gemeinden bietet nicht genügend Schutz. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb die Erteilung der Ansiedlungsgenehmigung beim Siedlungsverband in besseren Händen liegen sollte."

Aehnlich sehen auch die Gemeindevertretungen von Altahlen, Neuahlen und Dolberg in einem Anschluß „nur Nachteile", Vorteile aber nur für die beiden Zechen, wie Amtmann Bennecker vom Amt Ahlen dem Kreisausschuß unterm 21. Januar 1923 mitteilt. Günstigstenfalls würden vom S. R. Siedlungsbauten errichtet in sämtlichen Gemeinden, die dann die Polizei-, Schul- und Armenlasten aufzubringen hätten. Dann sei eine Eingemeindung nicht mehr zu vermeiden, weil die ländlichen Gemeinden die Lasten nicht allein tragen könnten, weil ja der steuerliche Betriebsort der Zeche doch die Stadt sein würde.

Diese Angst vor den Städten und der Industrie, die bei der ablehnenden Haltung der ländlichen Gemeinden dem S. R. gegenüber anscheinend den tiefsten Grund bildet, geht am deutlichsten aus einer Rede des derzeitigen Geschäftsführers des Westfälischen Bauernvereins in Bochum, Dr, Bußmann, hervor, die er im Jahre 1923 in Lüdinghausen hielt: „Es wird mit den Kreisen an der Peripherie des Verbandsgebietes genau so bestellt sein wie mit den selbständigen Gemeinden im Weichbild der Stadt: Nach ihrer Eingemeindung haben sie sich einer überwältigenden Zentrale mit Haut und Haar verkauft; sie genießen den zweifelhaften Vorteil, zum Wohle des ganzen, im Interesse der radikalen, vor Ausdehnungshunger anormal gewordenen Mitte recht kräftig Steuern zu zahlen und als Stiefkind behandelt zu werden. Solange noch die heimische Eigenart, das Selbstbestimmungsrecht zu wahren ist, soll man sich nicht fremdem Machthunger opfern. Ein Regierungspräsident eines Bezirks ländlicher Kreise wird als entscheidende Stelle aus natürlichen Gründen ländlicher, bauernfreundlicher denken als der Verbandspräsident des Verbandes der Arbeiterstädte, selbst wenn die Person den gleichen Willen zur Objektivität aufbringt. Darum, Bauern: Wehrt Euch, und seid glücklich, die Ihr weit von den Städten — —!"

Eine gewisse Berechtigung solcher Befürchtungen von dem subjektiven Standpunkt der ländlichen Gemeinden aus läßt sich nicht leugnen. Es ist jedoch entgegenzuhalten, daß einerseits die Industrialisierung und Verstädterung des platten Landes durch die Ablehnung des S. R. auf die Dauer nicht aufzuhalten ist, anderseits wichtige Siedlungsvorgänge es berechtigt erscheinen lassen können, wenigstens einen Teil der Selbstverwaltung kleinerer Körperschaften auf übergeordnete zu übertragen.

3. Die Unausgeglichenheit der Verbandslasten zuungunsten des Kreises Beckum.

Die ernstesten und schwerwiegendsten Bedenken, weil den Kreis im ganzen betreffend, können von kommunal**wirtschaftlicher** Seite gegen den Verbandsanschluß erhoben werden. Das überaus reiche Arbeitsfeld, das der Verband im Ruhrgebiet vorfand — alte Sünden früherer Jahrzehnte sind hier gutzumachen — zwingt den Verband, intensivste Tätigkeit zu entfalten, weder an technischen und verwaltenden Kräften, noch an kostspieligen baulichen Eingriffen im Verbandsgebiet zu sparen. Die repressive Siedlungsarbeit, wie sie im alten Industriegebiet notwendig ist,

steht hinsichtlich der Kosten im ungleichen Verhältnis zu der präventiven Arbeit, wie sie im Kreise Beckum erforderlich ist. Das erscheint selbstverständlich, wenn man sich klar macht, daß die Ruhrstädte, schon jahrzehntelang für die tatkräftige Arbeit eines Siedlungsverbandes reif, ebenso lange die Kosten eines solchen gespart haben. Der Kreis Beckum aber tritt erst jetzt in jenes Stadium der „Verbandsreife“ ein, ohne daß Arbeit und Kosten vergangener Jahre in bedeutendem Umfange nachzuholen sind. Werden nun die Erfordernisse des Gesamtetats des Verbandes nach dem Maßstab des Realsteuersolls der einzelnen Verbandsmitglieder von diesen aufgebracht, wie es tatsächlich bestimmt ist, so ist bei einer solchen Umlage der Kosten jene örtlich ungleiche Arbeitsleistung des Verbandes nicht gebührend berücksichtigt.

Nehmen wir den Gesamtetat für das Geschäftsjahr 1925/26. Er beträgt kurz:

Eigentlicher Verwaltungsetat	652 500 M
Dienstgebäude	150 000 „
Beamtenwohnungen	93 000 „
Betriebsfonds	25 000 „
	920 500 M

Die amtlichen Grundlagen für die Umlage dieses Betrages enthält das Amtsblatt der Regierung zu Münster, Jahrgang 1921, S. 133. Darnach ist das Realsteuersoll des Verbandsgebietes: 18 693 000 M, das des Kreises Beckum: 188 000 M. Die Umlage obigen Betrages des Verbandsetats auf den Kreis Beckum hätte sich demzufolge auf 9165 M errechnet bei Annahme der Fiktion, daß der Kreis Beckum im Etatjahre 1925/26 dem alten Verbandsgebiet schon angeschlossen war. Der auf den Kreis Beckum entfallende Betrag hätte sich jedoch noch um das Zweizweidrittelfache erhöht, denn neben obigem ordentlichen Haushaltsplan waren weitere 3 Millionen Mark für die Finanzierung von Straßenbauten vorgesehen, die ebenfalls durch Umlage auf die angeschlossenen Kommunalverbände zu erheben waren. Infolge der schlechten Wirtschaftslage derselben konnten jedoch nur 1,5 Millionen Mark umgelegt werden, wozu der preußische Staat aus den Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge einen Zuschuß von 3 Millionen Mark gewährt hat. Der Haushaltsplan für das Jahr 1926/27 weicht mit 3 974 700 Mark von dem vorigen nicht wesentlich ab. Für Straßenbauten sind davon 3 Millionen Mark vorgesehen, es wird aber wiederum nur eine Umlage von 1,5 Millionen Mark möglich sein. Es würde also der Kreis Beckum auch im Etatjahre 1926/27 eine Verbandsumlage von über 24 000 Mark aufzubringen haben.

Es erscheint zum mindesten zweifelhaft, ob der Nutzen, den der Verband im Kreise stiften würde, diesem finanziellen Opfer entsprechen könnte. Es soll an dem guten Willen des Verbandes nicht gezweifelt werden, daß er im Falle des Anschlusses auch hier in gleich notwendigen Fällen gleiche Arbeit und gleiche Kosten aufwenden würde wie im Herzen des Industriegebietes. Es liegt aber in der Natur dieses noch ländlicheren Grenzkreises, daß hier die Notwendigkeit zum baulichen Eingreifen des Verbandes ungleich seltener gegeben sein würde als dort. Das Prinzip der Umlage der Verbandskosten nach dem Realsteuersoll der einzelnen Kreise trägt diesem

Umstande bei dem immerhin reichen Kreise Beckum nicht genügend Rechnung.

An Straßen hat der Verband gegenwärtig 45 km im Bau, und zwar in Gebieten mit besonders hoher Erwerbslosenziffer, also in Bochum, Weitmar, Landkreis Hattingen und Amt Harpen, so daß der Kreis Beckum in dieser Beziehung wahrscheinlich noch lange zurückstehen müßte. Demnach würde der Kreis Beckum ca. 24 000 ℳ gleich fünf gute Beamtengehälter im wesentlichen für Arbeitslöhne und Beamtenbesoldungen des Verbandes zahlen. Die Planungsarbeit, die im Kreise Beckum zu leisten ist, könnte jedoch zweifellos auf die Dauer mit einem erheblich geringeren Aufwand ausgeführt werden.

C. Das Ziel der Gegenbewegung: Die Schaffung einer selbständigen „Landesplanung Münsterland“ unter Eingliederung des Kreises Beckum.

I. Die Entstehung und Entwicklung des Gedankens.

Eine entscheidende Wendung erhielt das Problem der Siedlungsgestaltung im Kreise Beckum in einer „Besprechung betreffend den Anschluß weiterer Kreise an den Ruhrsiedlungsverband“, die der Regierungspräsident Dr. Haslinde am 7. April 1924 in Münster anberaumte. Angesichts der Tatsache, daß die Aufrollung der Verbandsanschlußfrage großen Widerstand auf den Plan gerufen hatte, daß aber anderseits die diesbezügliche Diskussion die dringende Notwendigkeit aktiver Siedlungspolitik im Kreise Beckum und in verwandten Nachbarkreisen klar herausgestellt hatte, machte hier Landrat Fenner v. Fenneberg (Beckum) den Vorschlag, einen besonderen Verkehrs- und Siedlungsplan aufzustellen für die in Frage kommenden Kreise des Regierungsbezirks Münster, soweit sie noch nicht zum Verband gehören. Sowohl die Provinz als auch der Regierungsbezirk interessierten sich für diesen Vorschlag, zeigte er doch einen gangbaren Weg, das Weitergreifen des Verbandes in ihre Zuständigkeiten zu verhindern. Genau ein Jahr später, am 7. April 1925, war die erste Besprechung von Kreisvertretern und Sachverständigen „über Schaffung eines Generalsiedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanes für den an das Industriegebiet grenzenden Teil des Münsterlandes“ in Münster, und zwar auf Einladung des Landeshauptmanns Dieckmann hin. In der Zwischenzeit hatte die Provinz einen anerkannten Fachmann, den Stadtbaurat a. D. Beuster von Berlin, zur Prüfung und Begutachtung der vorliegenden Frage herangezogen. In einer neuen Besprechung beim Landeshauptmann am 30. Juni 1925 wurde die „Satzung der Landesplanung Münsterland“ durchberaten und in vorliegender Fassung[1]) angenommen.

Der Provinziallandtag hat diesem neuen Vorhaben schon zugestimmt und geeignete Bureauräume in Münster zur Verfügung gestellt und die Tragung der halben Kosten bewilligt, vorderhand bis zur Höhe von 50 000 Mark, die jetzt hauptsächlich zu Vorarbeiten der Planung verwendet werden. Gegenwärtig ist man daran, die ordnungsmäßigen Planunterlagen her-

---

1) Siehe Anlage.

zurichten, und zwar zunächst in den Kreisen Beckum und Lüdinghausen, in denen die Industrie am stärksten schon Fuß gefaßt hat. Die Meßtischblätter werden sämtlich einer Nachprüfung auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit unterzogen. Um für die Planungen weitere Unterlagen zu gewinnen, sollen in Zeiträumen von je 10 Jahren Erhebungen über die Verschiebung oder das Anwachsen der Bevölkerung angestellt werden. Die Planunterlagen müssen Aufschluß geben über das Vorkommen an Kohle, Kalkstein usw.; auch müssen Angaben da sein über Wohnortlage zur Arbeitsstätte, wie weit Bahnen und sonstige Transportmittel zur Arbeitsstelle benutzt werden müssen usw.[1]) Für den Kreis Beckum werden diese Vorarbeiten im Kreisbauamt geleistet, wie dessen Räume überhaupt für die Zwecke des Kreisplanungsausschusses in Aussicht genommen sind. Erst nach Erledigung dieser Vorarbeiten kann an die eigentliche Planung herangetreten werden und ein sicheres Urteil in der Disposition der Siedlungsflächen gewonnen werden.

II. Inhalt und rechtliche Ausgestaltung der geplanten „Landesplanung Münsterland" auf der Grundlage des kommenden preußischen Städtebaugesetzes.

Inhaltlich will das Projekt der „Landesplanung Münsterland" die Landkreise Beckum, Borken, Coesfeld, Lüdinghausen, Münster und die Stadtkreise Bocholt und Münster zu einer freiwilligen Vereinigung zusammenschließen zwecks Aufstellung eines einheitlichen Flächenaufteilungs- und Verkehrsplanes und zur „Durchführung aller Maßnahmen, die zur Förderung und Ausführung der Planaufstellung erforderlich und zweckmäßig erscheinen". Bei Bedarf soll der Vereinigung eine straffere Rechtsform gegeben werden. Die Geschäftsführung und Aufstellung des Gesamtplanes liegt in der Hand der Provinzialverwaltung. Das Organ der Vereinigung soll ein Planungsausschuß sein, bestehend aus dem Landeshauptmann der Provinz Westfalen als Vorsitzenden, dem Regierungspräsidenten des Regierungsbezirks Münster als stellvertretenden Vorsitzenden und je einem Vertreter der beteiligten Kreise. Weitere Mitglieder des Ausschusses mit beratender Stimme sind je ein Vertreter der Reichsbahndirektion Münster, des Oberbergamts Dortmund, der Industrie- und Handelskammer, der Landwirtschaftskammer, des Landeskulturamts und der Wasserbaudirektion in Münster, sämtlich in Münster. Die Tätigkeit im Planungsausschuß ist ehrenamtlich. Jeder Stadt- und Landkreis bildet einen Kreis- bezw. Stadtplanungsausschuß, der den Flächenaufteilungs- und Verkehrsplan für sein Gebiet vorbereitet, der Landesplanung Münsterland vorlegt und nach deren Genehmigung seine Annahme und Durchführung durch die zuständigen Instanzen veranlaßt. Die Kosten der Planaufstellung übernimmt zur Hälfte bis zum Höchstbetrage von 50 000 ℳ der Provinzialverband, der Rest wird auf die beteiligten Kreise umgelegt.

Im Interesse einer durchgreifenden Wirkungsmöglichkeit der „Landesplanung" ist ihre Ausrüstung mit gesetzlichen Befugnissen, wie wir beispielsweise beim S. R. sehen, dringend zu wünschen. Trotzdem war zunächst beabsichtigt, nur auf dem Wege freier Vereinbarung mit den Interessenten

[1]) Technische Angaben nach dem Vortrag des Kreisbaurats Poschen im Verein für Orts- und Heimatkunde Beckum am 20. März 1926.

die Verwirklichung der Planung zu erreichen. Dieses Prinzip jedoch hätte das Landesplanungsprojekt in seiner Wirkungsfähigkeit stark beschränkt, da der Widerstand der Privatinteressenten und die Bodenspekulation die guten Siedlungsabsichten einer machtlosen Landesplanung oft hemmen oder vereiteln würden.

Nun ist aber gleichzeitig für ganz Preußen ein Städtebaugesetz in Vorbereitung, das von allen maßgebenden Kommunalpolitikern als notwendig betrachtet wird, um nunmehr in Preußen allgemein die gesetzliche Grundlage für die Durchführung der modernen städtebaulichen Forderungen[1]) zu schaffen und zu ermöglichen, daß „die bauliche Entwicklung der Gemeinden mit der Gesamtentwicklung des Landes im Einklang“[2]) gehalten wird. Ferner sollen zugleich die Vorschriften, die für den Städtebau von Bedeutung sind und bisher in vielen Gesetzen verstreut untergebracht sind, in einem Gesetz einheitlich zusammengefaßt werden. Es handelt sich vorläufig nur um einen Referentenentwurf des Ministerialrats Fischer, den das Ministerium für Volkswohlfahrt unter dem Titel „Entwurf eines Städtebaugesetzes“ der Oeffentlichkeit zur Diskussion gestellt hat. Seitdem (Juni 1925) ist dieser Gesetzentwurf vielerorts lebhaft erörtert, von Grundbesitzerseite her sogar mit aller Schärfe bekämpft worden. Die Untersuchung des Inhalts des Entwurfes und seine Kritik könnten eine eigene umfangreiche Arbeit darstellen. Hier soll nur kurz auf die Neuerungen von wesentlicher Bedeutung hingewiesen werden. Als solche werden in der „Begründung zum Entwurf“ aufgeführt:

1. Als vorbereitende Pläne und neben den eigentlichen Fluchtlinienplänen sieht der Entwurf Flächenaufteilungspläne vor. Sie sollen den Gemeinden ermöglichen, sich ein Bild davon zu machen, wie sich die Erschließung ihrer Feldmark für die Besiedlung vollziehen wird.
2. Die Fluchtliniengesetzgebung wird neben den bisherigen Verkehrsflächen allgemein auf Erholungsflächen ausgedehnt.
3. Es ist die Möglichkeit geschaffen, durch Ortssatzung vorzuschreiben, bei Fluchtlinienfestsetzungen unter Umständen von einer Beschlußfassung durch die Gemeindevertretung abzusehen.
4. Die Gutsbezirke sind in das Fluchtlinienverfahren einbezogen worden.
5. Es ist die Festsetzung zwischengemeindlicher Pläne erleichtert. Die schwerfällige Verbandsbildung ist fallen gelassen.
6. Die Einwirkungsmöglichkeit der Ortspolizeibehörden auf die Fluchtlinienpläne ist eingeschränkt, dagegen die der Regierungspräsidenten verschärft.
7. Die Baulastenbücher werden in das Polizeirecht Preußens eingeführt.
8. Die ästhetischen Vorschriften auf dem Gebiete der Baupolizei und des Reklamewesens werden einheitlich zusammengefaßt und ausgebaut.
9. Enteignungsbestimmungen älterer Gesetze werden zusammengefaßt und zur Baugrundbeschaffung und Industrieansiedlung erweitert.
10. Es wird die gesetzliche Grundlage zur Austauschlandenteignung geschaffen.

---

1) Siehe oben die „Leitsätze“ des Arbeitsausschusses des Internationalen Kongresses für Städtebau und Siedlungswesen in Amsterdam 1924.

2) „Entwurf eines Städtebaugesetzes“ 2. Aufl. S. 49.

Insbesondere bestimmt der Referentenentwurf in § 1: „(1) Durch Ortssatzung, im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk auch durch Satzung des Verbandes, können Flächen festgesetzt werden, die dem Wohnbedürfnis entzogen werden sollen. Diese sind in einen Plan einzutragen (Flächenaufteilungsplan)." „(3) In dem Flächenaufteilungsplan können folgende Arten von Flächen festgesetzt werden:

a) land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen (Nutzgrünflächen),
b) Kleingartenland,
c) Spiel- und Sportplätze,
d) Friedhöfe,
e) Park- und Gartenanlagen,
f) Verkehrsflächen,
g) Industrieflächen,
h) Flächen, unter denen der Bergbau geht oder die für den Abbau von Mineralien bestimmt sind; diese Flächen können im Flächenaufteilungsplan gleichzeitig als Flächen der unter a—c gedachten Art ausgewiesen werden."

Im Rahmen dieser Arbeit interessiert uns besonders die „Zwischengemeindliche Regelung" unter D: „§ 23. (1) Der Kreis kann beschließen, daß die Aufstellung von Flächenaufteilungsplänen für den ganzen Kreis oder Kreisteile, sofern in ihnen eine über ein Gemeindegebiet hinausgehende Industrieentwicklung einsetzt und die beteiligten Gemeinden dieser nicht durch Aufstellung eines Flächenaufteilungsplanes Rechnung tragen, anstatt durch die Gemeinde durch den Kreisausschuß erfolgt, wenn die ausschließliche Zuständigkeit des Kreises für eine wirtschaftlich gesunde Durchführung der Besiedlung erforderlich ist."

Dieser Entwurf hat nun, wie schon erwähnt, starken Protest gefunden in den Kreisen der preußischen Grundbesitzer, und zwar vor allem dort, wo die Anwendung solcher neuer Bestimmungen am notwendigsten wäre, in den mit Industrie durchsetzten Gegenden. Der Protest begründet sich, allgemein gesagt, genau wie früher beim Verbandsgesetz, auch hier in den das Grundeigentum beschränkenden Einrichtungen, die sich stärker noch als aus jenem aus dem neuen Gesetzentwurf ergeben. Im Münsterlande und im Industriegebiet ist die Seele des Abwehrkampfes gegen den Entwurf der Westfälische Bauernverein, Bezirksverband Industriegebiet, in Gladbeck, der seine „Stellungnahme" in einer besonderen Drucksache unterm 1. Oktober 1925 herausgegeben hat. Sein Geschäftsführer Dr. Baumeister erstattet in größeren landwirtschaftlichen Versammlungen Referate über den Entwurf und stellt fest, „daß die geplanten Bestimmungen betr. Aufstellung der Flächenaufteilungspläne von der Landwirtschaft entschieden zurückgewiesen werden müssen", um dann Forderungen aufzustellen, die die Landwirtschaft „zum mindesten aber" an das neue Gesetz stellen müsse.

Außerdem hat die Fachwelt Kritik an dem Entwurf geübt und vielfach eine klarere Fassung gewünscht. Ohne Zweifel bedarf der Entwurf mancher Verbesserungen, das hat die öffentliche Diskussion deutlich gemacht, und das ist ja auch der Zweck jeder vernünftigen Diskussion; ebensowenig ist es aber zweifelhaft, daß in absehbarer Zeit der große Inhalt des Entwurfes, die rechtliche Forderung von Flächenaufteilungsplänen in ganz Preußen unter

dem Druck der von maßgebenden Stellen anerkannten Notwendigkeit als Gesetz in Kraft tritt. Zu tief schon haben die Ideen des neuen Städtebaugesetzes in der Oeffentlichkeit und der Fachwelt Wurzeln geschlagen, haben zu sehr Anklang gefunden beim Deutschen Städtetag und Preußischen Landkreistag, als daß sie unfruchtbar aus der Welt verschwinden könnten. Dürfen oder müssen wir also mit der Tatsache eines kommenden Baugesetzes rechnen, das die Aufstellung von Flächenaufteilungsplänen fördert und sichert, so betrachten und beurteilen wir zweckmäßigerweise das Projekt der Landesplanung Münsterland in enger Verbindung mit diesem Gesetzentwurf, da wir das kommende Städtebaugesetz als die rechtliche Ergänzung zur Satzung jener kommunalen Vereinigung anzusehen haben.

III. Kritische Würdigung der Landesplanung Münsterland.

Trotz all dieser Vorarbeiten, die von den Kreisausschüssen und den Bezirks- und Provinzstellen geleistet sind, ist hinsichtlich der Landesplanung Münsterland noch keine bindende Entscheidung gefallen. Was noch aussteht, sind die zustimmenden Beschlüsse der Kreistage der in Frage kommenden Kreise, die sich noch mit dieser Angelegenheit befassen müssen, wenn sie über die Bewilligung der auf die Kreise entfallenden Kosten zu beschließen haben. Sobald in den Kreisparlamenten darüber entschieden werden soll, wird auch die Diskussion der weiteren Oeffentlichkeit auf diese Angelegenheit gelenkt werden. Es ist also berechtigt und von Interesse, hier eine Erörterung über die neuen Gesichtspunkte anzustellen, die uns das Projekt der Landesplanung Münsterland bringt.

Der gemeinsame Ausgangspunkt, die Grundlage, darauf sich dieses Projekt wie auch der Vorschlag des Verbandsanschlusses gründet, ist die erkannte Notwendigkeit aktiver Ueberlandplanung (= Landesplanung) im Kreise Beckum und in verwandten Nachbarkreisen. Diese Notwendigkeit ist bereits oben erörtert und begründet worden. Im folgenden gilt es also, grundsätzliche Unterschiede zwischen den beiden Vorschlägen zur Verwirklichung der Ueberlandplanung im Kreise Beckum aufzuzeigen und zu besprechen.

a) Der Aufgabenkreis.

Während der S. R. gegründet wurde mit dem allgemeinen Zweck: „Zur Förderung der Siedlungstätigkeit im Verbandsgebiete“, wird als Aufgabe der Landesplanung Münsterland lediglich und bestimmt genannt: „Die Aufstellung eines einheitlichen Flächenaufteilungs- und Verkehrsplanes sowie die Durchführung aller Maßnahmen, die zur Förderung und Ausführung der Planaufstellung erforderlich und zweckmäßig erscheinen“. Der Aufgabenkreis des ersteren ist also viel allgemeiner und größer gezogen worden als der des letzteren. Worin hat das seinen Grund?

Seit dem Gründungsjahr des S. R. sind wir im Siedlungswesen um manche Erfahrung reicher geworden, die wir zumeist den Verbandsarbeiten verdanken. Es war ja die Verbandsgründung sozusagen ein Experiment, um gleichzeitig Diagnose und Sanierung der gesamten Siedlungsmißstände im Industriebezirk an der Ruhr zu versuchen. Dieses Experiment ergab lt. obiger Feststellung (1. Hauptteil, Abschnitt D.) als wichtigstes Vorbeugungs-

mittel die Ueberlandplanung. Dieses Ergebnis will sich jetzt die Landesplanung Münsterland nutzbar machen und sich in erster Linie die bestimmte Aufgabe der Ueberlandplanung stellen. Doch hindert es die Satzung nicht, auch Maßnahmen außerhalb der Planung in Angriff zu nehmen, da obige Formulierung ihres Aufgabenkreises in seiner Auslegung sehr dehnbar ist.

Dennoch wird auch praktisch der Tätigkeitsbereich der Landesplanung kleiner sein dürfen als der des S. R., weil die Verhältnisse im Verbandsgebiet schon wesentlich komplizierter liegen als im Münsterland. Deshalb wird die Durchführung wirtschaftlicher Maßnahmen, die „nicht durch behördliche Anordnungen, sondern mit den Mitteln und der Betätigung des freien wirtschaftlichen Lebens erfolgen"[1]), vorläufig für erstere weniger in Frage kommen als für den S. R. Darunter fällt z. B. die eigene Anlegung von Straßen oder Kleinbahnen und Grünflächen sowie die Unterstützung anderer im Sinne guter Siedlungspolitik arbeitender Rechtsträger durch Einrichtung von Baumschulen, Aussetzung von Aufforstungsprämien und Förderung von Rauchverhütungsversuchen. Es ist aber wichtig, daß in der Einrichtung des Planungsausschusses eine wachsame, verantwortungsbewußte Stelle geschaffen wird, die aufmerksam jede Siedlungsentwicklung verfolgt und jederzeit mit den Mitteln einzugreifen bereit ist, die die Verbandsarbeit als wirksam erwiesen hat.

In der Verkehrspolitik wird die Landesplanung die Aktivität des Verbandes nicht erreichen. Sie wird es sich genügen lassen, für die Planung von Verkehrslinien Sorge zu tragen, die Finanzierung und Ausführung derselben aber den bisherigen Eigentümern überlassen. Dennoch darf man auch von ihr eine gewisse Verkehrsinitiative erwarten, soweit sie sich mit ihrer Aufgabe der Verkehrsplanung günstigerweise verbinden läßt. So denkt man schon heute im Kreisbauamt in Beckum daran, eine Industriebahn von den Zementwerken Neubeckum an den Kohlenbergwerken vorbei bis an den neuen Lippe-Seitenkanal vorzuschlagen und zu planen, um auf diese Weise den Schwerfrachten Zement und Kohle den billigeren Wasserweg zu erschließen.

b) Das Prinzip loser Vereinigung im Gegensatz zur straffen Verbandsbildung.

Das neue Projekt steht in Deutschland nicht allein da; vor ihm und zum Teil mit ihm entstanden schon elf andere formverwandte Gebilde, die sämtlich die Aufgabe der zwischengemeindlichen Ueberlandplanung in dichter besiedelten Gebieten übernehmen wollen:

1. Landesplanungsverband Düsseldorf,
2. Planung Wurm—Inde—Rur,
3. Rhein-Mainischer Wirtschaftsbezirk,
4. Landesplanung Westsachsen,
5. Zweiter Siedlungsausschuß Ostthüringen,
6. Gesamtsiedlungsausschuß für den engeren mitteldeutschen Industriebezirk,
7. Generalsiedlungsplan für die Kreise Calbe a. S., Wanzleben, Magdeburg, Jerichow I, Wolmirstaedt und Neuhaldensleben,

[1]) Nach dem Ausdruck der Ausführungsanweisung zum Verbandsgesetz: zu § 1.

8. Planung Vegesack und Nachbargemeinden,
9. Kreis Hirschberg,
10. Kreis Waldenburg,
11. Landesplanung in Oberschlesien.[1])

Aehnlich hat auch England 34 größere oder kleinere „Joint Town Planning Committees“, von denen die bedeutendsten „Midland“ mit Birmingham und „Manchester“ sind.[2])

All diese Landesplanungsverbände, zu denen jetzt auch die Landesplanung Münsterland treten soll, entstanden als freiwillige Vereinigungen ohne besondere Landesgesetze und ohne besondere rechtliche Ausrüstung mit einfachen Verwaltungsapparaten. Hätte sich dagegen die oben erörterte Anschlußbewegung verwirklicht, so wäre damit der Kreis Beckum unter Verlust seiner Selbständigkeit in siedlungspolitischer Hinsicht in das straffe Rechtsgebilde des S. R. aufgegangen. Wo ist nun der eine und wo der andere Typ der vorteilhaftere?

Der letztere, kostspielig durch einen komplizierten Verwaltungsapparat und umständlich — die „Begründung zum Entwurf eines Städtebaugesetzes“, S. 51, spricht von „schwerfälliger Verbandsbildung“ —, mit eigener behördlicher Spitze und durch besonderen gesetzgeberischen Akt gegründet, ist in der Lage und dafür geschaffen, intensivste Arbeit zu leisten, kommt daher nur dort in Frage, wo das Siedlungsproblem ein besonders brennendes geworden ist, weil schon seit Jahrzehnten eine gesunde und praktische Besiedlung vernachlässigt war, wie es in so extremem Maße in Deutschland nur im Ruhrgebiet der Fall ist. So will auch das Gesetz betr. den Siedlungsverband Ruhrkohlengebiet nach dem Wortlaut der Begründung[3]) „in besonders einschneidender und nachdrücklicher Weise zur Beseitigung einer Notlage beitragen, deren schnelle und energische Bekämpfung ebenso im Interesse Preußens wie des Deutschen Reiches wie des ganzen festländischen Europas liegt.“ Alle anderen Fälle hat man für soviel leichter gehalten, daß man den ersteren Typ, eine viel weniger straffe Rechtsform und Organisation, als genügend ansah, die Aufgaben der Landesplanung zu erfüllen. Zweifellos sind auch der Kreis Beckum und das übrige Münsterland in seiner Struktur so viel ländlicher, so viel anders geartet als der Ruhrbezirk, daß eine verschiedene Organisationsform zur Behandlung der Siedlungsfragen in den beiden Gebieten wohl gerechtfertigt erscheinen kann. Die einfachere freiwillige Vereinigung ist aber für den Kreis Beckum gerechtfertigter als die Form des S. R., weil, wie in einem früheren Abschnitt dargelegt wurde, die kommunalwirtschaftliche Rentabilität des S. R. für den Kreis Beckum nicht die denkbar günstigste ist, da in diesem ländlicheren Gebiet auch ein in Verwaltung und Organisation einfacherer Apparat die erforderlichen Arbeiten erledigen könnte, der sich ganz an die Verhältnisse und Bedürfnisse des Kreises in Ausgaben und Leistungen anpassen kann.

Zugleich ist zu bedenken, daß der Kreis Beckum und seine Gemeinden im Falle des Anschlusses an den S. R. ihre Verwaltungszuständigkeiten im

1) Lt. Darstellung des Landesplanungsverbandes Düsseldorf auf der Ausstellung „Gesolei“ 1926 in Düsseldorf.
2) Desgleichen.
3) a. a. O., S. 3.

Siedlungswesen zum Teil an eine besondere Behörde in Essen abzutreten hätten, die zwar auf diesem Gebiete die beste Eignung und Erfahrung besitzt, die aber bei all dieser sachlichen Spezialisierung infolge der Größe ihres Verwaltungsbezirkes und ihres entfernten Verwaltungssitzes den örtlichen Bedürfnissen des Grenzkreises Beckum weniger gerecht würde als ein spezieller Kreisplanungsausschuß des Kreises, der die Vorteile der örtlichen Spezialisierung für sich in Anspruch nimmt. Zum mindesten bedarf der Verband mit seinem weit von Beckum entfernten Verwaltungssitz zur Erreichung desselben Zieles, der zwischengemeindlichen Planung im Kreise Beckum, eines größeren Kostenaufwandes als der Kreisplanungsausschuß Beckum, das Unterorgan der Landesplanung Münsterland. Es handelt sich hier letztlich um das Problem des unitarischen oder föderalistischen Prinzips im Aufbau, das in jedem Anwendungsfalle eine spezielle Prüfung erfordert, da sich allgemeingültige Regeln darüber nicht aufstellen lassen.

c) Die rechtliche Gleichstellung der „Landesplanung" mit dem S. R. durch das kommende Städtebaugesetz.

Bislang bildete der Umstand, daß der S. R. allein über die notwendigen rechtlichen Zuständigkeiten verfügte, um zwischengemeindliche Flächenaufteilungspläne zur unbedingten Durchführung zu bringen, eines der wichtigsten Argumente für den Verbandsanschluß solcher Nachbarkreise, die der Ueberlandplanung bedürfen. Ein Landesplanungsverband ohne solche Zuständigkeiten aber steht zu oft vor Schwierigkeiten in der Plandurchführung, die durch Widerstände von seiten einzelner Gemeinden oder Interessenten hervorgerufen werden. Trotzdem können wir die bisherigen Landesplanungsverbände mit Einschluß der Landesplanung Münsterland, auch wenn sie vorläufig ohne rechtliche Ausrüstung geschaffen sind, als wertvoll betrachten in ihrer Eigenschaft als Vorbereiter wirklicher Flächenaufteilung. Sobald ihnen dann ein rechtliches Rückgrat geschaffen sein wird in Form eines neuen Baugesetzes, sind die notwendigen Vorarbeiten aller Ueberlandplanung, besonders die Bereitung von Kartenmaterial und statistischer Erhebung siedlungstechnisch relevanter Wirtschafts- und Bevölkerungsdaten abgeschlossen, und man kann ohne Verzug die neue rechtliche Errungenschaft auswerten. In dem Augenblick aber, wo das neue Gesetzeswerk, etwa in der Form des besprochenen Referentenentwurfes, die Landesplanung Münsterland ergänzt, steht diese an rechtlichen Befugnissen dem S. R. nicht mehr nach. Da nach dem kommenden Städtebaugesetz die Möglichkeit der Durchführung von Flächenaufteilungsplänen viel besser gegeben sein wird als im Verbandsgesetze, so würde sich in Zukunft auch der S. R. der neuen gesetzlichen Errungenschaft bedienen. Es würde dann also durch Kreissatzung mit gleicher Rechtswirkung ein Flächenaufteilungsplan im Kreise Beckum aufgestellt werden, wie im Gebiet des S. R. durch Verbandssatzung. Auch die Landesplanung Münsterland wird, wie heute der S. R., dann an der Feststellung der Fluchtlinien- und Bebauungspläne beteiligt sein, wenn ihr auf Grund des kommenden Gesetzes die Flächenaufteilungshoheit mit rechtlichen Wirkungen übertragen wird, da die Bebauungspläne der Gemeinden, in denen die Festsetzung der Fluchtlinien geregelt wird, sich den Zwecken, die der Flächenaufteilungsplan verfolgt, einzufügen

haben.[1]) Das bedeutet, daß die bisherige rechtliche Ueberlegenheit des S. R. in der Durchführung von Ueberlandplänen gegenüber anderen Landesplanungsverbänden in Zukunft ausgeglichen sein wird.

d) Die Landesplanung Münsterland und die Landwirtschaft.

Wie stellt sich nun der münsterländische Landwirt zu dem Vorhaben einer „Landesplanung Münsterland"?

Er lehnt sie ebenso wie den Verbandsanschluß von vorherein ab. Das tut er einmal aus prinzipieller Abneigung gegen alles, was mit Landesplanung und Planwirtschaft zusammenhängt, da er nur die nutzungsbeschränkenden Folgen und die Enteignungsgefahren der Landesplanung für sich sieht und nicht die gesamtwirtschaftlichen, gesundheitlichen und landschaftlichen Vorteile derselben. Zum andern sagt ihm seine Ueberlegung, daß ein zwischengemeindlicher Planungsausschuß gründlicher und großzügiger die Flächenaufteilung an Hand des Städtebaugesetzes durchführen wird als die einzelne Gemeinde, ganz abgesehen davon, daß ohne Landesplanung Münsterland die meisten ländlichen Gemeinden unbeplant blieben.

Die Landwirte des Kreises Beckum werden demzufolge versuchen, das Zustandekommen der Landesplanung Münsterland zu verhindern. Wenn ihnen dies nicht gelingt, was bei ihrer Stimmenzahl im Kreistag (7 Landwirte stehen 21 Nichtlandwirten gegenüber, die sich der Notwendigkeit der Landesplanung wohl kaum verschließen werden) wahrscheinlich ist, so werden sie sich auf den Boden der einmal gegebenen Tatsache stellen und ihre Mitarbeit der Landesplanung nicht länger versagen, um ihre landwirtschaftlichen Interessen besser vertreten zu können.

Dennoch sollten die Landwirte es begrüßen, an Stelle des Verbandsanschlusses des Kreises das Projekt der Landesplanung Münsterland zu sehen, die auf ihre individuellen landwirtschaftlichen Interessen mehr Rücksicht zu nehmen in der Lage sein wird, als der große, mehr in der Industrie wurzelnde S. R. Insbesondere darf sich die münsterländische Landwirtschaft einen größeren Einfluß auf die Tätigkeit des Kreisplanungsausschusses erhoffen, als es hinsichtlich der Tätigkeit des S. R. möglich wäre. Es werden nämlich die Abgeordneten der Verbandsversammlung zur Hälfte von den Vertretungen der Mitglieder — Stadtverordneten-Versammlungen, Kreistagen — und zur Hälfte von den Arbeitsgemeinschaften der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gewählt. Im Falle des Anschlusses des Kreises Beckum wäre dessen Landwirtschaft doppelt ungünstig in der Verbandsversammlung vertreten, einmal, weil die ländlicheren Grenzkreise den städtischen Kernmitgliedern schon rein zahlenmäßig unterlegen sein würden, ferner, weil in den Sitzen der Arbeitsgemeinschaften die Landwirtschaft überhaupt nicht berücksichtigt ist. Dagegen werden im Kreisplanungsausschuß auch die Landwirte ihrer Bedeutung entsprechend vertreten und die Arbeitsgemeinschaften an seiner Zusammensetzung nicht besonders beteiligt sein.

Schließlich soll sich auch die Landwirtschaft des Kreises Beckum darüber klar werden, daß ihr Kampf gegen die Landesplanung nicht den Kampf gegen die eindringende Industrie bedeuten kann, die nach wirtschaftlichen Gesetzen kommt, mit Planung so gut wie ohne sie. Kommt sie aber, so hat

[1]) Entwurf eines Städtebaugesetzes § 6, Abs. 1.

auch die Landwirtschaft alle Veranlassung, zu verhindern, daß in einigen Jahren auch in diesem Kreise die engen Wohnungen und wahllos dezimierten Bauerngüter eingepfercht sind zwischen hohen Bahndämmen und Fabrikanschlüssen, zwischen qualmenden Kokereien und Abgasen industrieller Werke.

Schluß.

Das kommende Städtebaugesetz in seiner Beziehung zu Landesplanung und S. R.

Die Diskussion der Oeffentlichkeit indessen befaßt sich vorderhand noch recht wenig mit dem Projekt der Landesplanung Münsterland; zu sehr ist ihre Aufmerksamkeit abgelenkt auf den Kampf um das Städtebaugesetz. Das hat nicht nur seinen Grund darin, daß dieser Gesetzentwurf ganz Preußen angeht, während jenes Projekt nur Teile des Regierungsbezirks Münster betrifft, sondern man ist sich bewußt, daß die Landesplanung ohne ein Städtebaugesetz nur ein Wollen, eine tatschwache Theorie ist, in Verbindung mit einem solchen jedoch alles leisten kann, was man von ihr erwartet: Eine von überparteilicher zwischengemeindlicher Warte aus geleitete Bodenausnutzung, damit die Interessen der Gesamtwirtschaft einschließlich des Verkehrs, der Volksgesundheit und der Landschaftspflege nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Gerechtigkeit gewahrt werden gegenüber den Gefahren von Seiten der Planlosigkeit, des Gemeindeegoismus und des Einzelinteressenten. Es darf daher am Schlusse dieser Arbeit nicht unterlassen werden, diese eine Tatsache deutlich herauszustellen: Wollen wir wirkliche Landesplanung in den dichtbesiedelten Gebieten und die schon bestehenden losen Planungsverbände zu positiv durchführender Arbeit entfesseln, so müssen wir auf baldiges Zustandekommen eines neuen Städtebaugesetzes drängen. Der Referentenentwurf des Städtebaugesetzes ist trotz aller Kritik und Mängel schon eine große Tat. Prüfen wir gewissenhaft die Kritik, um wirkliche Mängel abzustellen und Ungerechtigkeiten möglichst schon gesetzlich zu unterbinden, nur gefährden wir nicht über unsere Uneinigkeit durch endlose Verzögerung den großen Inhalt des Gesetzentwurfes.

Aber auch der S. R. würde in seiner Wirkungsmöglichkeit durch ein neues Städtebaugesetz wesentlich gefördert werden, es bedarf z. B. nach dem Referentenentwurf nicht mehr der ungemein mühevollen und zeitraubenden Fluchtlinienumschließung der Grünflächen, um die gewollte Baubeschränkung zu erwirken; auch die gesetzlichen Grundlagen zur Austauschlandenteignung waren von den Verbandsstellen schon lange vermißt worden. Auf keinen Fall aber könnte durch Inkrafttreten des neuen Gesetzes der Verband entbehrlich werden. Ein Gebiet von dem außergewöhnlichen Gepräge des Ruhrkohlengebietes, das zugleich eine weitere Siedlungsverdichtung im Auge haben muß, kommt mit den Orts- und Kreissatzungen zur Schaffung der Flächenaufteilungspläne nicht aus, sondern braucht auch weiterhin die ganze Initiative einer eigenen behördlichen Stütze, die Erfahrung einer ganz speziell eingearbeiteten technischen Verwaltungszentrale und eine kommunale Form, die in Siedlungsfragen die Behinderung durch politische Grenzen beseitigt. In Erfüllung dieser Forderungen hat sich der S. R. von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung erwiesen.

Anhang.

Satzung der Landesplanung Münsterland.

§ 1.

Die Landkreise Beckum, Borken, Coesfeld, Lüdinghausen, Münster und die Stadtkreise Bocholt und Münster schließen sich unter Führung des Provinzialverbandes Westfalen und des Regierungspräsidenten zu Münster zu einer freiwilligen Vereinigung zusammen, die den Namen „Landesplanung Münsterland“ führt. Es bleibt vorbehalten, der Vereinigung bei Bedarf eine straffere Rechtsform zu geben.

§ 2.

Zweck der Vereinigung ist die Aufstellung eines einheitlichen Flächenaufteilungs- und Verkehrsplanes für das Gebiet der in § 1 genannten Land- und Stadtkreise, sowie die Durchführung aller Maßnahmen, die zur Förderung und Ausführung der Planaufstellung erforderlich und zweckmäßig erscheinen.

§ 3.

Organ der Vereinigung ist ein Ausschuß (Planungsausschuß). Er besteht aus dem Landeshauptmann der Provinz Westfalen als Vorsitzenden, dem Regierungspräsidenten des Regierungsbezirks Münster als stellvertretendem Vorsitzenden und je einem Vertreter der im § 1 genannten Kreise.

Als beratende Mitglieder gehören ferner dem Ausschuß an:

je ein Vertreter der Reichsbahndirektion Münster, des Oberbergamts Dortmund, der Industrie- und Handelskammer Münster, der Landwirtschaftskammer für die Provinz Westfalen, des Landeskulturamtes Münster, der Wasserbaudirektion Münster.

Die Geschäftsführung liegt in der Hand der Provinzialverwaltung. Der Ausschuß ist befugt, weitere Personen mit beratender Stimme als Sachverständige zu seinen Verhandlungen zuzuziehen.

§ 4.

Der Ausschuß (Planungsausschuß) wird vom Vorsitzenden nach Bedarf einberufen. Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt, bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende. Der Ausschuß ist beschlußfähig, wenn mindestens die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder anwesend ist.

§ 5.

Der Ausschuß kann die Erledigung einzelner Aufgaben besonderen Fachausschüssen übertragen, deren Mitglieder nicht sämtlich dem Ausschuß anzugehören brauchen.

§ 6.

Die Tätigkeit des Ausschusses ist ehrenamtlich. Die ihn bildenden Körperschaften und Behörden haben für die Aufwendungen ihrer Vertreter selbst aufzukommen.

Die Aufbringung der für die Planaufstellung erforderlichen Mittel erfolgt zur Hälfte bis zu einem Höchstbetrage von ℳ 50 000.— durch den

Provinzialverband, im übrigen durch die beteiligten Land- und Stadtkreise nach einem von ihnen noch näher zu vereinbarenden Verteilungsmaßstab. Im Streitfalle entscheidet der Ausschuß.

Der Ausschuß beschließt, welche Teilbeträge regelmäßig oder nach Bedarf von Fall zu Fall von den Beteiligten einzuziehen sind.

Zahlungsanweisungen sind durch den Vorsitzenden oder den von ihm bestellten Geschäftsführer (Sachbearbeiter) zu vollziehen.

Ueber die Verwendung der Gelder hat die Geschäftsführung dem Ausschuß alljährlich Rechnung zu legen.

§ 7.

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 8.

Jeder Stadt- und Landkreis bildet einen Kreis- bzw. Stadtplanungsausschuß, der den Flächenaufteilungs- und Verkehrsplan für sein Gebiet vorbereitet, der Landesplanung Münsterland vorlegt und nach deren Genehmigung seine Annahme und Durchführung durch die zuständigen Instanzen veranlaßt.

Werden benachbarte Kreise von der Planung berührt, so sollen diese hinzugezogen werden.

§ 9.

Die dem Regierungspräsidenten und den übrigen staatlichen Aufsichtsbehörden auf dem Aufgabengebiet der Landesplanung Münsterland zustehenden gesetzlichen Befugnisse bleiben durch diese Satzung unberührt.

Geboren zu Emsdetten am 26. August 1900 als Sohn des Kaufmanns Max Schwarte und seiner Ehefrau Emma geb. Heüveldop besuchte ich Volksschule und Rektoratschule zu Oelde und errang am humanistischen Gymnasium zu Beckum im März 1920 mein Reifezeugnis. Seitdem war ich bis zum 30. Juni 1922 Banklehrling und weiter bis zum 31. Oktober 1922 Bankbeamter am Barmer Bank-Verein Ahlen (Westf.). Mein volkswirtschaftliches Studium führte mich sodann zur Universität nach Münster und im nachfolgenden Sommersemester 1923 nach Freiburg. Seit dem 1. November 1923 studiere ich in München, wo ich am 30. April 1925 das Diplom-Volkswirt-Examen bestand.

München, im Januar 1927.

Karl Schwarte.
